

Epreuve de course au large en Figaro BENETEAU 3

L'AVENTURA

PORT-BOURGENAY / LAGOS / ÎLE D'YEU

INSTRUCTIONS DE COURSE

ÉPREUVE COMPTANT
POUR LE CHAMPIONNAT DE FRANCE
ELITE DE COURSE AU LARGE



TABLE DES MATIÈRES

1. RÈGLES	3
2. CENTRES DE COURSE (PC PRESSE ET PC COURSE)	4
3. AVIS AUX CONCURRENTS	4
4. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	4
5. SIGNAUX À TERRE	4
6. [DP] PROGRAMME	5
7. [DP] [NP] COMMUNICATIONS	5
8. [DP] [NP] PAVILLONS	7
9. ZONE ET LIGNES DE DÉPART	7
10. PARCOURS	7
11. PROCÉDURE DE DÉPART	8
12. PASSAGE A MADERE	9
13. [DP] LIGNES D'ARRIVÉES	9
14. TEMPS LIMITE / ABANDON	10
15. ARRÊT	10
16. [DP] AIDE EXTÉRIEURE	11
17. [DP] SYSTEME DE PÉNALITES ET DE RÉPARATIONS	12
18. RÉCLAMATIONS, DEMANDES DE RÉPARATION, DE RÉOUVERTURE	14
19. [DP] REMPLACEMENT D'ÉQUIPEMENT	16
20. [DP] [NP] CONTRÔLES	16
21. [NP] SÉCURITÉ	17
22. [DP] [NP] PUBLICITÉ	18
23. BATEAUX OFFICIELS	18
24. [DP] [NP] SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS	18
25. CLASSEMENTS ET PRIX	18
26. [DP] [NP] OBLIGATIONS DES ÉQUIPAGES	18
27. RESPONSABILITÉ	19
28. ORGANISATION	20
29. ADHÉSION	20
ANNEXE - PARCOURS	21
ANNEXE - DST (TSS) & ZI	23
ANNEXE W – WAYPOINTS VIRTUELS	25
ANNEXE - DECLARATION DE DEPART	26
ANNEXE - PROCÉDURE DE DÉPLOMBAGE	27
GUIDE DES PENALITES L'AVENTURA 2026	28

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

[NP] s'applique à une infraction qui ne peut pas faire l'objet d'une réclamation par un bateau. Ceci modifie la RCV 60.1.

[SP] s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par le jury. Ceci modifie la RCV 63.1 et RCV A5.

1. RÈGLES

L'épreuve sera régie par :

Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV),

- 1.1 Les prescriptions fédérales traduites pour les concurrents étrangers précisées en Annexe de l'avis de course,
- 1.2 Les règlements fédéraux,
- 1.3 La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) remplacera les RCV du chapitre 2 de nuit, entre l'heure du coucher et l'heure du lever du soleil
- 1.4 Les RSO (Réglementations Spéciales Offshore World Sailing) 2024/2026 catégorie 1 (texte français).
- 1.5 En cas de traduction de ces IC, le texte français prévaudra.
- 1.6 Les décisions du Jury seront sans appel, conformément à l'autorisation de la FFVoile (décision du BE du 14/02/2026).
- 1.7 L'annexe W – Règles pour contourner les Waypoints, jointe en annexe.
- 1.8 La règle test WS DR21-01
- 1.9 Un bateau sera dit en « Configuration Course » lorsque le pesage, le pesage des poids embarqués, les contrôles et vérifications auront été effectués et que le bateau n'aura pas été modifié.
- 1.10 Les heures données dans les présentes Instructions, les Annexes et Avenants et pendant toute la durée de l'épreuve sont en **heures UTC en mer et locale à terre.**

2. CENTRES DE COURSE (PC Presse et PC Course)

2.1 A Port Bourgenay

Les centres de course sont situés dans l'espace organisation sur l'enceinte de la course et sont ouverts à partir du 19 août 2026 aux périodes suivantes :

- 09h00 locale à 12h30 locale et de 14h00 locale à 18h00 locale.

2.2 A Lagos

Les centres de course sont situés dans l'espace organisation sur l'enceinte de la course et sont ouverts à partir du 31 août aux périodes suivantes :

- 09h00 locale à 12h30 locale et de 14h00 locale à 18h00 locale.

2.3 A L'Île d'Yeu

Les centres de course sont situés dans l'espace organisation sur l'enceinte de la course et sont ouverts à partir du 10 septembre aux périodes suivantes :

- 09h00 locale à 12h30 locale et de 14h00 locale à 18h00 locale.

2.4 Contacts

Pendant tout le déroulement de l'épreuve, **la Direction de Course est joignable 24h/24.**

Une fiche avec les contacts H24 (Direction de course, comité de course, médecin référent) sera remise aux concurrents au plus tard au briefing sécurité.

3. AVIS AUX CONCURRENTS

Les avis aux skippers seront publiés en ligne sur le site Internet officiel dans la rubrique « Tableau Officiel » (<https://www.laventura.live/quadro-ocial>).

4. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux IC sera affichée au plus tard 4 heures avant le signal d'avertissement de la course dans laquelle elle prend effet, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 18h00 UTC la veille du jour où il prendra effet.

5. SIGNAUX À TERRE

5.1 Les signaux faits à terre seront envoyés au mât de pavillons officiel arborant le pavillon «Eole Performance» et le pavillon « FFVoile », situé à proximité du PC Course.

5.2 Le pavillon Aperçu envoyé à terre signifie « Les concurrents doivent rester au port. » Ceci modifie Signaux de course.

5.3 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, la nouvelle heure de départ sera affichée au tableau officiel et le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 60 minutes après l'amené de l'Aperçu. Ceci modifie Signaux de course.



6. [DP] PROGRAMME

Le programme officiel est décrit en AC 7.

6.1 [NP] Régate PRO AM et Régate de clôture

Une régata PRO AM est organisée le 4 septembre à 12h UTC

Un avenant spécifique « Pro AM » sera remis à Lagos.

Une parade de clôture est organisée le 13 septembre à 09h UTC

Une information coureurs « Régata de clôture » sera remise à l'Île D'Yeu.

La participation des équipages et de leurs bateaux est obligatoire pour tous les concurrents arrivés. En cas d'absence, une compensation financière pourra être appliquée par l'AO selon l'AC 14.3.

6.2 Proclamation officielle des résultats, remise des prix et soirée officielle

La proclamation des résultats de la première étape aura lieu à Lagos à 18h30 locale le vendredi 4 septembre 2026

La proclamation des résultats de la deuxième étape et la remise des prix et de la course L'Aventura 2026 auront lieu à l'Île d'Yeu le samedi 12 septembre 2026 à 19heures Locale. Cette proclamation pourra être décalée en fonction du déroulement de la course.

6.3 En cas de force majeure, l'AO se réserve le droit de modifier le programme. La DC se réserve la possibilité d'avancer le départ de 24h pour raisons météo. Dans ce cas les concurrents seront prévenus minimum 48h avant le jour et heure de départ prévu initialement.

7. [DP] [NP] COMMUNICATIONS

Pour des raisons de sécurité, le téléphone Iridium, l'AIS, VHF 16 (et double veille 77 durant les 8 premières heures de course et à 20 milles de l'arrivée) des concurrents doivent être en veille permanente pendant toute la durée de la course. Le contenu du serveur ftp doit être lu à minima toutes les 2 heures (0h-2h-4h...) ou autre fréquence selon directive de la DC.



7.1 Radio VHF

Les informations destinées aux concurrents seront communiquées sur le canal VHF77.

Ce canal sera utilisé pour :

- Le départ à Port Bourgenay , l'approche et l'arrivée à Lagos,
- Le Pro AM à Lagos,
- Le départ à Port Lagos l'approche et l'arrivée à l'Île d'Yeu,
- La parade de clôture à l'Île d'Yeu.

7.2 [NP] Communications obligatoires

Les concurrents devront à minima envoyer une fois par jour un message audio ou vidéo via le serveur ftp dédié, durée minimum 1 mn.

7.3 Classements et informations météo

Chaque jour en UTC à 8h00 et 18h00 des fichiers météo seront déposés par la DC sur le serveur ftp :
Un ou plusieurs fichiers GRIB - Une situation générale. Un bulletin spécial pourra être joint selon nécessité.
Chaque jour un fichier « posadrena » sera mis à jour sur le serveur de la classe en UTC à 6H10 – 12H10 – 18h10.

Attention : Ces informations concernant le positionnement des bateaux sont directement issues des flots OCEAN TRACKING dont l'exactitude est de la responsabilité de la société OCEAN TRACKING. Elles sont transmises aux concurrents à titre purement INFORMATIF et n'engagent aucunement la responsabilité de l'AO.

Les erreurs ou l'absence d'informations citées dans cet article ne pourront pas faire l'objet de demande de réparation (ceci modifie la RCV 61).

En cas de non-fonctionnement des deux balises, l'équipage devra obligatoirement envoyer sa position en UTC à 5h00 - 11h00 - 17h00 à la DC via le serveur ftp

7.4 Balise de positionnement

Deux balises OCEAN TRACKING, fournies et installées par l'AO, seront obligatoires à bord.

En cas de perte ou de détérioration, les frais de remplacement ou de remise en état incombent aux skippers.

Ces balises seront positionnées une sur le chandelier arrière, la 2 ème sur la goulotte intérieure bâbord selon directives données au briefing La balise devra être remise au PC Course à l'Île d'Yeu.

En cas d'abandon, l'équipage s'engage à renvoyer la balise à ses frais à l'adresse suivante :

OCEAN TRACKING

1 rue Kerlizou

29660 Carantec – France



7.5 Positionnement au départ et à l'arrivée sur le site de la course

Au départ et durant 4 heures après le départ et dans un rayon de 20 Nm de l'arrivée les positions seront mises à jour toutes les 5 mn. La fréquence pourra être supérieure sur les derniers miles de la course selon la qualité du réseau GPRS disponible pendant la course.

Les positions seront décalées d'une heure sur le site de la course.

8. [DP] [NP] PAVILLONS

8.1 A terre

Port Bourgenay du 17 août 2026 au 23 août 2026

Lagos jusqu'au 06 septembre 2026

Ile d'Yeu jusqu'au 13 septembre 2026 (Régate de clôture)

a) Pavois des partenaires de l'AO

Lors de la confirmation d'inscription à Port Bourgenay, l'AO remettra à chaque concurrent un pavois équipé des pavillons des Partenaires (Annexe I des Règles de Classe).

Ce pavois devra être hissé le long de l'étau et rester à poste dans les ports jusqu'à la sortie du port, puis à l'Ile d'Yeu de la ligne d'arrivée et le ponton course jusqu'à la régata de clôture.

Ce pavois devra rester à bord pendant toute la course.

b) Pavillon de course

Le pavillon de course sera transmis par l'AO à la confirmation d'inscription. Chaque bateau devra arborer le pavillon de course L'Aventura 2026 frappé sur la bastaque tribord en mer.

9. ZONE ET LIGNES DE DÉPART

9.1 Zone de départ

La zone de départ est décrite dans l'annexe PARCOURS.

9.2 Ligne de départ

La ligne de départ est décrite dans l'annexe PARCOURS.

10. PARCOURS

10.1 Description du parcours

Le parcours est décrit dans l'annexe PARCOURS.

10.2 Marques de parcours

Les marques de parcours sont décrites dans l'annexe PARCOURS.



10.3 [DP] DST, zones interdites à la navigation ou zone de protection

Les zones suivantes, considérées comme des obstacles, interdites à la navigation sont :

- les zones décrites comme telles dans les documents nautiques, dans les IC, les annexes et les éventuels avenants,
- les DST, TSS et ZI dont la description des zones est donnée dans l'annexe DST-ZI des IC,
- les zones de baignade protégée,
- les zones de protection autour des bateaux de plongeurs.
- Les zones définies par les avurenavs (voir site <https://portail.ping-info-nautique.fr/georegulation-visu>).

11. PROCÉDURE DE DÉPART

11.1 Déclaration de départ

Les concurrents devront remettre, une déclaration de départ rédigée sur le document fourni en annexe « DECLARATION DE DEPART », au plus tard le samedi 22 août 2026 à 09h00 UTC.

11.2 Signaux

Le départ sera donné conformément à la RCV 26 avec un signal d'avertissement à 8 minutes :

-8		Pavillon «Classe Figaro Beneteau»	Un signal sonore
-4		Pavillon « P » ou « I » ou « U »	Un signal sonore
-1		Pavillon « P » ou « I » ou « U »	Un long signal sonore
0		Pavillon «Classe Figaro Beneteau»	Un signal sonore

11.3 Départ et Rappel individuel

- Tout bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 30 minutes après son signal de départ sera considéré « bateau en retard » conformément à l'IC 11.4.
- Les bateaux OCS seront si possible prévenus par VHF 77 sur le canal de course, et/ou par un bateau du comité de course au moins 1 minute après le signal de départ (ceci modifie la RCV 29.1 et 41). L'absence de transmission VHF ou une transmission peu audible ne pourra donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61).
- Selon la règle expérimentale DR 21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifiée comme suit :
Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré départ vers le côté parcours soit
 - à ou après son signal de départ, ou
 - pendant la dernière minute avant son signal de départ.



Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ et que le signal préparatoire est le U (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A10), il ne peut pas revenir du côté pré-départ de la ligne pour se conformer au point (a) de la définition Prendre le départ, et recevra sans instruction calculé comme indiqué dans la règle 44.3(C) 02h00 en temps

11.4 Bateaux en retard

- a) Un bateau qui ne serait pas en mesure de prendre le départ dans le délai de l'IC 11.3 deviendra « bateau en retard » et devra se conformer à IC 11.4.c.
- b) Un bateau qui, après avoir pris le départ, déciderait de rentrer à terre avant d'avoir contourné ou laissé du côté requis toutes les marques de parcours en baie deviendra « bateau en retard » et devra se conformer à IC 11.4.c. Les IC 15 « Arrêt » et 16 « Aide extérieure » s'appliqueront.
- c) Un « bateau en retard » pourra être autorisé à prendre le départ après accord de la Direction de Course ou du Comité de Course dans un délai maximum de 24 heures après le signal de départ de la Course de chaque course. Le bateau sera considéré comme en course à partir de la ligne délimitée par les points virtuels définie par la DC avant son nouveau départ.

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

12. PASSAGE DE MADÈRE

L'Annexe PARCOURS.

13. [DP] LIGNES D'ARRIVÉES

13.1 Atterrissage et arrivée à Lagos.

La ligne d'arrivée est décrite dans l'Annexe PARCOURS.

Arrivée de nuit ou mauvaise visibilité : chaque bateau devra éclairer son numéro de voile avec un projecteur au passage de la ligne d'arrivée.

13.2 Atterrissage et arrivée à l'Île d'Yeu.

La ligne d'arrivée est décrite dans l'Annexe PARCOURS.

Arrivée de nuit ou mauvaise visibilité : chaque bateau devra éclairer son numéro de voile avec un projecteur au passage de la ligne d'arrivée.



14. TEMPS LIMITE / ABANDON

14.1 Temps limite

Pour chaque étape la durée d'ouverture de la ligne d'arrivée pour chacune des deux étapes sera de 30 heures après le passage du premier.

14.2 Abandon

Tout bateau qui abandonne doit amener son pavillon de course et tout mettre en œuvre pour prévenir la direction de course. Tout abandon ne sera pris en compte qu'après un message écrit du bateau à la Direction de Course pour confirmer son abandon.

Tout bateau qui déclenche sa balise Cospas-Sarsat devra la désactiver uniquement à la demande des CROSS/MRCC ou de la Direction de Course.

15. ARRÊT (Ceci modifie la RCV 45)

Sans aide extérieure, les bateaux pourront mouiller ou s'amarrer à un coffre sans durée minimum d'arrêt et sans pénalité.

Dans le cas où un bateau souhaite s'arrêter il devra :

- Contacter la Direction de Course afin de l'informer de son intention de s'arrêter,
- Indiquer les motifs de cet arrêt,
- Informer la direction de course du moment où il sera immobilisé au mouillage ou à quai et indiquer la position GPS du lieu,
- Informer la Direction de Course lorsqu'il quittera sa position d'arrêt,
- Rédiger un rapport circonstancié destiné au Président du Comité de Course.

La DC pourra donner au concurrent des consignes particulières liées à cet arrêt.

16. [DP] AIDE EXTÉRIEURE

Ceci modifie la RCV 41

16.1 Les bateaux doivent effectuer la course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Sauf à l'occasion d'un mouillage ou d'une escale, un bateau ne doit pas avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef et ne doit pas être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

16.2 Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir une assistance dans les conditions suivantes :

- Le bateau doit en faire la demande préalable à la Direction de Course,
- La durée de l'escale ne doit pas être inférieure à trois heures,
- Après accord de la Direction de Course, sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la Direction de Course, sur une distance convenue avec la Direction de Course, à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ne le rapproche pas de la prochaine marque de parcours ou ne lui procure pas un avantage,
- Lorsque le bateau est en remorque, des personnes peuvent monter à bord,
- Lorsque le bateau est à quai dans le port ou l'abri convenu avec la Direction de Course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de Course. L'équipage peut débarquer.
- Le bateau peut aussi décider de ne pas s'amarrer ou mouiller. Dans ce cas, il sera convenu avec la Direction de Course une position (latitude / longitude) dans un abri où le bateau devra arrêter sa progression au moteur ou cesser d'être remorqué avant de commencer les réparations, le ravitaillement et embarquer le matériel de rechange. Si le bateau dérive vers la ligne d'arrivée, il devra retourner à la voile ou au moteur à la position convenue quand il sera prêt à reprendre la course.
- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre sa course, il peut être remorqué ou mettre son moteur sur une distance convenue d'avance avec la Direction de Course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur ne le rapproche pas de la prochaine marque de parcours ou ne lui procure pas un avantage,
- Dès que le bateau reprend sa course, seul l'équipage est à bord,
- Dans le cas d'une escale aux ports de départ exclusivement, la durée minimale de l'escale de trois heures ne s'applique pas.

16.3 Réception d'informations météo, océanographique et de sécurité

Chaque bateau doit être équipé des appareils de communication conformément à AC 10.2. Toutes les communications pouvant aider un concurrent dans le domaine de la stratégie de course, du routage et/ou de la météo (autre que précisé dans l'article D.9.3.6 des règles de classe ou que dans AC 10.2 sont interdites (ceci modifie RCV 41)).

La réception de toute information quelque soit sa forme (SMS, mail, whatsapp, audio, ...) relatives à une optimisation de route seront considérées comme de l'aide extérieure au sens de la RCV 41.

Une déclaration sur l'honneur de non-routage sera signée par chaque bateau avant le départ de l'épreuve.

16.4 Tout bateau recevant une aide extérieure, en dehors des dispositions prévues dans l'IC 16.2, devra faire un rapport circonstancié à la Direction de Course.

17. [DP] SYSTEME DE PÉNALITES ET DE RÉPARATIONS

17.1 Pénalité au moment de l'incident

- 17.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM, dans un incident entre bateaux, sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).
- 17.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité de 1 tour (ceci modifie la RCV 44.2), le bateau devra en informer la Direction de Course dans le temps limite de réclamation (IC 18.3).
- 17.1.3 Un bateau qui n'effectuera pas de pénalité selon l'IC 17.1.2 mais qui reconnaît immédiatement sa faute lorsque le jury le contactera pour l'instruction, pourra être pénalisé à la discrétion du Jury.
- 17.1.4 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite avant la fin du temps limite pour réclamer.

17.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

- 17.2.1 La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 17.6 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités de L'Aventura 2026 » (Annexe IC)

17.2.2 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.

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

17.2.4 Ajouter à la RCV 61.4 (b) :

- (6) Par un arrêt pour contrôle ou vérification sur injonction d'un moyen de l'état (douane, police, affaires maritimes) (ceci modifie RCV 61).

17.3 Distance de référence

Définie dans l'avenant de l'étape

17.4 [SP] Rupture de plomb constatée par le comité technique :

Dans le cas d'une rupture accidentelle d'un plomb, le Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard, sans instruction. (Ajout à la RCV 60.4).

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, le comité technique réclamera et le jury ouvrira l'instruction de la réclamation. Cette procédure ne s'appliquera qu'en cas de rupture accidentelle attestée par le Comité Technique. Un avis sera publié pour informer les concurrents des pénalités standards qui pourront être différentes suivant la nature du plomb. Les pénalités standards sont définies dans l'annexe « Guide des Pénalités de L'Aventura 2026 ».

17.5 Manière d'effectuer en course une pénalité en temps

Dès que le jury aura délibéré, il communiquera sa décision aux parties dans la réclamation ainsi qu'à la direction de course. La Direction de Course s'assurera de la bonne exécution de la pénalité en temps

Pour effectuer la pénalité en temps, la Direction de Course communiquera au bateau un segment défini par deux points en latitude et longitude placé perpendiculairement à la route théorique du bateau. Le bateau pénalisé devra croiser ce segment une première fois au commencement de la pénalité et le croiser à nouveau à l'issue de celle-ci.

Le bateau devra :

- Appeler la Direction de Course au moment du premier passage et faire chronométrer son temps de pénalité.
- Rappeler la Direction de Course avant la fin de sa pénalité et avant le croisement final du segment considéré.
- La Direction de Course confirmera cet enregistrement au bateau et rendra compte au Comité de Course et au Jury. Un bateau ayant effectué une pénalité en course devra être en mesure de fournir les preuves informatiques d'une telle exécution.

18. RÉCLAMATIONS, DEMANDES DE RÉPARATION, DE RÉOUVERTURE

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 d'instruction prévues aux RCV 60 s'appliqueront.

18.1 Informer le réclamé :

- 18.1.1 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 60.2(a) (1)). Le réclamant devra informer le Jury, en même temps, par l'intermédiaire de la Direction de Course.
- 18.1.2 Les avis des réclamations du Comité de Course, du Comité Technique et du Jury seront publiés au tableau officiel et transmis aux concurrents concernés pour les informer conformément à la RCV 60.2(a) (2). La transmission se fera par VHF sur le canal de course 77 ou par email (ceci modifie la RCV 60.2(d)).
- 18.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 18.1.1 ci-dessus.
- 18.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de Course, selon la procédure décrite en 18.1.1 ci-dessus.

18.2 Contenu d'une réclamation

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

18.3 Temps limites

- 18.3.1 Pour réclamer
En course, une réclamation doit être déposée au plus tard six heures après avoir eu connaissance de l'incident motivant la réclamation.
A terre une réclamation d'un bateau doit être déposée au plus tard six heures après son arrivée. En cas d'arrivée entre 00h00 locale et 05h00 locale, les réclamations ne pourront être déposées qu'à partir de 12h00 locale le matin suivant l'arrivée du réclamant.



18.3.2 Pour demander réparation et réouverture (ceci modifie RCV 61.2 et 63.7)

En course, une demande de réparation doit être déposée au plus tard six heures après avoir eu connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réouverture relative à une décision du Jury, à partir de l'heure de réception de la décision.

A terre, une demande de réparation d'un bateau doit être déposée au plus tard six heures après son arrivée

Cependant, lorsque les concurrents seront à terre, le délai de demande de réouverture sera de 30 minutes après la publication de la décision du Jury au tableau officiel. Cela modifie la RCV 61.2.

18.3.3 Le Jury pourra prolonger les temps limites s'il existe une bonne raison de le faire.

18.4 Instruction et décision

18.4.1 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. Ceci modifie la RCV 63.1.

18.4.2 L'obligation d'avoir à bord des instruments de communication en état de marche implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.1.

18.4.3 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, messagerie ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. Ceci modifie la RCV 63.4.

18.4.4 Conformément au préambule de l'IC 18, la procédure prévue dans cette IC 18.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

Cependant, selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer.

18.4.5 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel d'information et communiquée par Email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

19. [DP] REMPLACEMENT D'ÉQUIPEMENT

Le remplacement d'équipement endommagé ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité technique ou du comité de course.

20. [DP] [NP] CONTRÔLES

- 20.1 Les contrôles de jauge, de sécurité, de conformité et les plombages auront lieu selon un planning établi par le Comité Technique la semaine précédant le départ à Port Bourgenay. Le bateau et l'équipage ou un responsable technique doivent être à disposition du Comité Technique et du Directeur de Course pour les contrôles d'équipements du jeudi 20 août 09h locale jusqu'au samedi 22 août 2026 à 18h00 locale. Seul un membre d'équipage aura autorité pour signer la fiche attestant la mise en place de tout plomb. A sa demande, certains plombs pourront être doublés (au maximum). Les feux de tête de mât devront être allumés à Port Bourgenay le jeudi 20 août de 20h00 locale à 22h30 locale afin de mener à bien les vérifications de bon fonctionnement. Le comité technique informera les skippers lorsque ces contrôles seront terminés.
- 20.2 Pendant cette période, les bateaux ne seront pas autorisés à sortir de Port Bourgenay sauf après autorisation du Directeur de Course.
- 20.3 Un responsable technique du bateau devra être disponible à Port Bourgenay depuis l'obligation de présence du bateau jusqu'au départ de la course, à Lagos puis à l'arrivée du bateau.
- 20.4 Le plombage du moyen de propulsion sera réalisé en conformité avec les règles de classe selon la procédure définie dans l'annexe « Plombage de la marche avant ».
- 20.5 Si le scellé 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 technique, 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.
- 20.6 Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur, il doit 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.

21. [NP] SÉCURITÉ

21.1 [DP] Livre de bord

La Direction de Course, le Comité de Course, le Comité Technique ou le Jury peuvent demander leur livre de bord aux concurrents où devront être mentionnés les principaux événements survenus pendant la course ainsi que l'heure de passage aux marques ou à des points remarquables avec, si possible, les noms et numéros de voile des bateaux précédents et suivants. L'absence de tenue de livre de bord et de ces informations pourra entraîner une pénalité à la discrétion du Jury.

21.2 [DP] Fichier Journal de Bord Informatique

La Direction de Course, le Comité de Course ou le Jury peuvent demander aux concurrents de leur présenter leur journal de bord informatique de leur logiciel de navigation donnant l'ensemble des points de la course.

L'absence de sauvegarde informatique de ces informations pourra entraîner une pénalité à la discrétion du Jury.

21.3 Balisage maritime

Sauf prescription contraire dans ces IC, le respect du balisage maritime relève de l'entière responsabilité de chaque bateau.

21.4 Trousse médicale

Il est de la responsabilité des équipages de s'assurer de la composition de la trousse à pharmacie du bord et de vérifier la validité des produits contenus.

21.5 [DP] Bidon de gasoil

Un bidon de réserve de gasoil (1x 20L) sera plombé en position et en fermeture.

Au plus tard au 8 ème jour de course la Direction de Course enverra un code pour pouvoir déplomber le bidon de gasoil. Ceci est valable pour les deux courses

Les concurrents devront prendre une photo sur laquelle apparaîtra à la fois ce code et les plombages du bidon (fermeture et position), puis l'envoyer à la DC qui en accusera réception.

Une fois l'accusé de réception reçu, les concurrents pourront rompre les plombs de position et d'ouverture du bidon de réserve.

Si un concurrent était amené à manquer de carburant avant cette échéance, alors il devra en faire la demande à la Direction de Course qui pourra éventuellement décider d'avancer la date de déplombage pour l'ensemble de la flotte.

Le transfert de gasoil dans des contenants de type alimentaire est strictement interdit.

21.6 Abandon

Tout bateau qui déclenchera sa balise devra la désactiver sur ordre du CROSS ou du MRCC ou de la Direction de Course. Tout bateau qui ne respecterait pas cette procédure fera l'objet d'un rapport au Jury pour une instruction selon RCV 69.

22. [DP] [NP] PUBLICITÉ

Sans objet

23. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux du Comité de Course arboreront le pavillon « FFVoile Arbitre ». Les bateaux Jury arboreront un pavillon jaune « JURY ». Les bateaux du Comité Technique arboreront un pavillon bleu « JAUGEUR ».

24. [DP] [NP] SEMI-RIGIDES D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS

24.1 Veille VHF

La double veille VHF 16/77 est obligatoire pour tous les semi rigides d'assistance.

24.2 Assistance

Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi-rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tous bateaux, concurrents, spectateurs, passagers...

25. CLASSEMENTS ET PRIX

Un classement général sera établi à selon l'ordre d'arrivée, après application des éventuelles pénalités ou bonifications. La liste des prix est définie dans l'avenant dotations à l'avis de course
Départage des ex aequo sur l'accumulation des temps des 2 courses après Jury.

26. [DP] [NP] OBLIGATIONS DES ÉQUIPAGES

26.1 Présence obligatoire

La présence de chaque équipage est obligatoire :

- Lors des briefings en visio-conférence et des réceptions officielles,
- Pour le Pro AM et la parade de clôture.

26.2 Confirmation d'inscription

Les concurrents devront avoir présenté, au moment de leur confirmation d'inscription, les documents suivants :

- Les licences fédérales en cours de validité portant le visa médical ou accompagnée d'un certificat médical de moins d'un an, les concurrents étrangers devront disposer également d'une licence fédérale FFVoile 2026.
- La carte d'autorisation de port de publicité délivrée par la FFVoile,
- L'acte de francisation (ou le document équivalent pour les membres d'équipage étrangers),
- La quittance d'assurance du bateau à jour de la cotisation .
- La déclaration sur l'honneur de conformité à la jauge monotype signée,
- Le livret du radeau de survie (révisé),
- Le numéro MMSI du voilier,
- La fiche de codage de la balise de détresse de type SARTSAT,
- La fiche de codage de chaque balise de détresse de type PLB ainsi que le récépissé d'enregistrement du contact d'urgence,
- N° de balise pour chaque AIS,
- La déclaration sur l'honneur de non-assistance extérieure, signée,
- Le formulaire de renonciation à recours contre l'organisateur, ses partenaires et ses assureurs, dûment daté et signé,
- Le numéro du téléphone satellite Iridium portable et l'adresse Email,
- Les attestations de réussite du stage de survie et sécurité World Sailing,
- Les certificats de radiotéléphoniste restreint (ou le document équivalent pour les équipages étrangers),
- Licence VHF avec indicatif,

L'inscription pour l'épreuve «de L'Aventura 2026» ne pourra être définitive que si les droits d'inscriptions ont été acquittés.

27. RESPONSABILITÉ

Les concurrents participent à la régata entièrement à leurs propres risques. La décision de participer à une course ou de rester en course relève de leur seule responsabilité, en dehors des cas mentionnés dans IC 16.4 & IC 21.6.

L'attention des concurrents est appelée sur les règles fondamentales suivantes des RCV :

- 1.1. Aider ceux qui sont en danger : Un bateau ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger.
- 3. Décision de courir : La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité.

L'AO 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.

L'inscription d'un bateau implique, en ce qui concerne l'application ou l'interprétation des textes des documents cités ci-dessus et le règlement des litiges y afférant, renonciation à toute voie de recours autres que celles prévues par les RCV.

28. ORGANISATION

28.1 Comité d'organisation

- Estelle Graveleau: EG'EAU contact.egeau@gmail.com

28.2 Direction de Course

- Francois Le Sérusier Directeur de course fseruzier@gmail.com
- Etienne Saïz Directeur de Course Adjoint

28.3 Arbitres

- Bruno Le Breton : Président du Comité de Course bruno@voile-bretagne.bzh
- Nicolas Monsterleet Comité de Course Adjoint
- Nathalie Monier : Présidente du Comité Technique n.monier@orange.fr
- Isabelle Journiac : Contrôleure d'équipement
- Virginie Trarieux : Contrôleure d'équipement
- Georges Priol Président du Jury georges.priol@wanadoo.fr
- Christophe Schenfeigel: Membre du Jury
- François Catherine : Membre du Jury

28.4 Commission Médicale

Une commission d'assistance Médicale a été formée dans le cadre de l'article 21 du règlement World Sailing. Cette commission est composée de Denis Heresbach denis.heresbach@orange.fr .

29. ADHÉSION

L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.



ANNEXE – PARCOURS

Course 1 :

Zone de départ : Située dans un cercle de rayon 1,5 Mn et centré par 46°25,000N – 01°42.000W

Ligne de départ : La ligne de départ sera matérialisée entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

Marque de départ : Bouée cylindrique Jaune conique

Bouée de dégagement éventuelle : Si nécessaire, au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon « D », si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer que cette bouée 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).

Parcours :

Départ

Ile de Madère à laisser à babord

Arrivée Lagos

Ligne d'arrivée : feux vert entrée du port de Lagos à laisser à babord et une bouée dans le secteur Est de ce feu vert située à environ à 200m de celui-ci à laisser à tribord. La bouée pourra être remplacée par un bateau comité de course arborant un pavillon orange et un pavillon bleu. Position approximative de la bouée (équipée d'un flash light la nuit) ou bateau Comité de course : 37°05.963N – 008°39.803W

Si une marque est manquante et en l'absence d'un bateau de l'organisation arborant le pavillon M, le concurrent devra considérer sa position définie dans l'annexe parcours comme étant un waypoint virtuel.



Course 2 :

Zone de départ : Située dans un cercle de rayon 1 Mn et centré par 37°05,900N – 08°38.700W

Ligne de départ : La ligne de départ sera matérialisée entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau comité de course à l'extrémité tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrémité bâbord.

Marque de départ : sera définie par avenant départ

Bouée de dégagement éventuelle : Si nécessaire, au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon « D », si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer que cette bouée 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).

Parcours :

Départ

Arrivée Ile d'Yeu

Ligne d'arrivée : Cardinale Sud Sablaire (46°43.624N – 002°19.487W) à laisser à tribord et une bouée dans le secteur Sud de cette cardinale à environ à 300m de celle-ci à laisser à babord. La bouée pourra être remplacée par un bateau comité de course arborant un pavillon orange et un pavillon bleu.

Position approximative de la bouée (équipée d'un flash light la nuit) ou bateau Comité de course : 46°43.466N – 002°19.487W

Pour les courses 1 et 2 : des waypoints et portes pourront être ajoutés par avenant en fonction des conditions météo et de sécurité (zones de mammifères marins...).

Pour les courses 1 et 2 : heure levée/couché du soleil en UTC : Levé : 5h45 – Couché : 18h30.
En dehors de ces horaires les règles du RIPAM s'appliquent.

ANNEXE - DST (TSS) & ZI

FFVoile - TSS Cap Finisterre			
I d	Nom du point	Latitude	Longitude
1	TSS Cap Finisterre A	43°31,400 N	010°05,200 W
2	TSS Cap Finisterre B	43°21,000 N	009°36,400 W
3	TSS Cap Finisterre C	43°10,500 N	009°44,000 W
4	TSS Cap Finisterre D	42°52,800 N	009°44,000 W
5	TSS Cap Finisterre E	42°52,800 N	010°13,850 W
6	TSS Cap Finisterre F	43°18,950 N	010°13,850 W

FFVoile -TSS Cape Roca			
I d	Nom du point	Latitude	Longitude
1	TSS Cape Roca A	38°52,000 N	009°41,100 W
2	TSS Cape Roca B	38°39,700 N	009°40,000 W
3	TSS Cape Roca C	38°33,900 N	010°11,700 W
4	TSS Cape Roca D	38°40,900 N	010°13,800 W
5	TSS Cape Roca E	38°52,000 N	010°13,800 W

FFVoile - TSS Cabo Sao Vicente			
I d	Nom du point	Latitude	Longitude
1	TSSCabo Sao Vicente A	37°02,500 N	009°11,700 W
2	TSSCabo Sao Vicente B	36°56,700 N	009°10,300 W
3	TSS Cabo Sao Vicente C	36°51,500 N	009°04,300 W
4	TSSCabo Sao Vicente D	36°50,100 N	008°57,200 W
5	TSS Cabo Sao Vicente E	36°25,200 N	009°06,000 W
6	TSS Cabo Sao Vicente F	36°28,460 N	009°21,600 W
7	TSS Cabo Sao Vicente G	36°44,200 N	009°39,850 W
8	TSS Cabo Sao Vicente H	36°56,600 N	009°43,300 W

ZI - Zone Aquacole de l'île d'Yeu

Point	Latitude	Longitude
ZI-Aqua Yeu A	46°42.350 N	002°17.950 W
ZI-Aqua Yeu B	46°42.700 N	002°17.250 W
ZI-Aqua Yeu C	46°42.550 N	002°16.900 W
ZI-Aqua Yeu D	46°42.200 N	002°16.800 W
ZI-Aqua Yeu E	46°41.900 N	002°17.400 W

ZI - Zone pêche LAGOS

Interdiction de naviguer dans le rectangle délimité par des balises jaunes positions approximatives définies ci-dessous. En cas d'absence des balises s'en tenir aux Wp ci-dessous.

Zone de pêche de Lagos position balises			
I d	Nom du point	Latitude	Longitude
1	Point NW	37°04,211 N	008°41,715 W
2	Point NE	37°04,211 N	008°40,983 W
3	Point SE	37°03,407 N	008°40,983 W
4	Point SW	37°03,407 N	008°41,715 W



ANNEXE W – WAYPOINTS VIRTUELS

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque : Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint : Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone : L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.

ANNEXE - déclaration de départ

Nom du Bateau : N°

Je soussigné(e)

chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course
«de L'Aventura 2026 » de mon plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles de World Sailing,
l'Avis de Course de l'épreuve, les règlements de sécurité et les Instructions de Course, ainsi que tout avenant
rendu nécessaire.

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

En cas d'urgence et/ou pour déclencher des recherches éventuelles, je désigne à l'organisateur la ou
les **personnes suivantes joignable 24h/24 :**

Nom de la personne à contacter pour le skipper :

.....

... Tél domicile : Tél bureau :

.....

Fax : Tel portable :

Nom de la personne à contacter pour le co-skipper :

.....

... Tél domicile : Tél bureau :

.....

Fax : Tel portable :

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.

Je décharge de toute responsabilité les organisateurs, EG' EAU, le Jury, le Comité de Course, le Comité
Technique et toute autre personne physique ou morale participant à l'organisation de cette épreuve à
quelque titre que ce soit.

**Je déclare sur l'honneur que je respecterai la règle de non-routage de L'Aventura 2026 et que j'ai informé
ma famille, mon équipe technique, mes sponsors et mes prestataires des règles de non-routage et que nous
respectons ces règles.**

Fait à, le

2026

Signatures précédées de la mention "Lu et Approuvé"

LE SKIPPER

LE CO SKIPPER



Procédure de déplombage à l'approche de Lagos et de l'Île d'Yeu :

- A l'approche de Lagos et de l'Île d'Yeu, la Direction de Course enverra un code à chaque bateau pour pouvoir déplomber le moyen de propulsion.
- Les concurrents devront prendre une photo sur laquelle apparaîtra le code du plombage de l'écrou qui empêche le passage de la marche avant, puis l'envoyer à la DC qui en accusera réception.
- Une fois l'accusé de réception reçu, les concurrents pourront rompre le plomb (ce qui ne les autorise pas pour autant à utiliser le moyen de propulsion avant le passage de la ligne d'arrivée)
- L'absence de déplombage par les concurrents ne pourra être pénalisée.

Guide des pénalités l' Aventura 2026

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury 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 pénalités. 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 pénalités 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 4 plages :

- Plage 1 : de 0 à 6heures
- Plage 2 : de 2 à 24heures
- Plage 3 : de 24 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 l'équipage 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 tentative(s) pour éviter l'infraction ?

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

6. Est-ce que l'infraction est répétée ?
7. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
8. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
9. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
10. Est-ce que l'infraction a avantagé le bateau ?

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

	PLAGE 1 0h à 6H	PLAGE 2 2H à 24H	PLAGE 3 24H à DSQ	PLAGE 4 DSQ
IC. 1.1,1.2 1.3 1.4,		X	X	
IC 6.1 – Pro AM Parade de clôture				
IC 7.2 - Vacations obligatoires	X			
IC 7.4 - Balise Yellowbrick	X			
7.5 - Classement intermédiaire IC	X			
IC 8 - Pavillons				
IC 11.1 - Déclaration de départ	X			
IC 14.2 - Abandon	X			
IC 16 - Aide extérieure			X	
IC 17.1.2 -Infraction chapitre 2 ou RIPAM	X	X		
IC 17.1.3- Pénalité selon RCV 44.1b	X			
IC 19 - Remplacement équipement		X	X	
IC 21.1 - Livre de bord		X		
IC 21.2 - Journal de bord informatique	X			
IC 26.1 - Présence obligatoire	X			
IC - Annexe DST		X	X	
IC - Annexe Déclaration de départ	X			
Infractions aux règles de classe ou aux RSO1	X	X	X	



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

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

PENALITÉS STANDARD

Longueur Parcours 1 : 1630 MN

Nombre de tranches commencées : 17 (Une tranche : 100 Nm)

Longueur Parcours 2 : 760 MN (Une tranche : 100 Nm)

Nombre de tranches commencées : 8

PENALITE POUR UN PLOMB MOTEUR ROMPU

5 minutes par tranche

PAS DE PENALITE DANS LE CADRE D'UNE ESCALE TECHNIQUE EN RESPECTANT LA PROCEDURE EN IC 20.6

PENALITE POUR LES AUTRES PLOMBS ROMPUS

1 minute par tranche