



INSTRUCTIONS DE COURSE

Publiées le 28.06.2022

GRANDE FINALE COWES - ROSCOFF



La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la HSR 60.1(a).

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

NOTA important: Toutes les heures indiquées dans le document sont en heures Françaises sauf indication.

1. REGLES

Idem Edition du 10.05.2022.IC 1 – Règles

2 CENTRE DE COURSE

- Cowes : Royal London Yacht Club (RLYC)
- Roscoff : Capitainerie

3 AVIS AUX CONCURRENTS (NP)

Idem Edition du 10.05.2022IC 3 Avis aux concurrents

4. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE (NP)

4.1 Modifications avant le départ

Les avenants modifiant les IC seront affichés au tableau officiel au plus tard le mercredi 6 juillet 2022 à 15h00 heure française.

4.2 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 25 MN avant l'arrivée du premier bateau aux marques de parcours à contourner marquées d'un astérisque *.

4.3 Pour signaler la modification du parcours, la direction de course enverra à tous les bateaux un message écrit sur l'email du bateau et doublé, si possible, par des instructions orales, notamment par téléphone satellitaire ou téléphone mobile, ou par texto. Ceci modifie la HSR 33.

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

5. SIGNAUX FAITS A TERRE

5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé au centre de course.

5.2 Quand le pavillon Aperçu est envoyé à terre, le départ est retardé, les bateaux doivent rester à quai. Ceci modifie Signaux de course. (DP)

5.3 L'amené du pavillon Aperçu signifie : « Vous pouvez quitter le quai et suivre les instructions de la direction de course sur le canal VHF 77 ».

6. PROGRAMME DE LA COURSES (NP)

| Date | Heure | |
|-------------------------|---|---|
| Mercredi 6 juillet 2022 | 14 :00 (British Summer Time) 15 :00 TU+2 | Briefing Skippers - RLYC |
| Mercredi 6 juillet 2022 | 19 :00 (British Summer Time) 20 :00 TU+2 | Cowes RYS starting line Départ de la Grande Finale |

7. PAVILLONS DE CLASSE

Idem Edition du 10.05.2022 IC 7 – Pavillon de classe

8. LE PARCOURS

8.1 Le parcours est décrit en annexe PARCOURS GRANDE FINALE

8.2 Le comité de course enverra le pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).

8.3 Pointage officiel

Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la HSR 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée l'ordre de passage aux marques à contourner identifiées avec deux astérisques **.

Le comité de course informera les bateaux aussitôt que possible.

Chaque bateau devra enregistrer son heure de passage à ladite marque, et devra pouvoir fournir sa trace de positions enregistrée.

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la HSR 69.

8.4 Réduire le parcours (Pavillon S)

Le comité de course peut réduire le parcours après le départ en application de la HSR 32.1 ou en fonction des impératifs de l'AO.

Une marque de parcours identifiée avec un astérisque * dans l'Annexe Parcours signifie que le comité de course, après avoir notifié préalablement chaque bateau, peut raccourcir le parcours à cette marque. Dans ce cas les bateaux doivent contourner ladite marque du côté requis et rejoindre directement la ligne d'arrivée. Seules les marques avec un * peuvent faire l'objet de cette procédure. A la suite d'une telle procédure, toutes les marques de parcours suivantes n'ont plus rang de marque de parcours.

Chaque bateau recevra une information via WhatsApp / texto ainsi que par email aux coordonnées mentionnées par chaque skipper lors de l'inscription. Ce message sera transmis au plus tard 4 heures avant de parer ladite marque et/ou avant de parer la marque précédente.

Pour ce faire, chaque bateau devra s'assurer que ses moyens de communication à bord et les logiciels de messagerie puissent recevoir les emails de la direction de course **directioncourse@gmail.com**. La non réception d'un email de la direction de course en provenance de cette adresse ne pourra donner lieu à une réparation.

9. MARQUES

9.1 Les marques sont décrites dans l'Annexe PARCOURS.

10. ZONES INTERDITES -- Dispositif de Séparation de Trafic (DST)--(DP)

10.1 Quel que soit le parcours, il est interdit aux bateaux, pendant toute la course, de naviguer dans les zones interdites décrites dans l'annexe PARCOURS FINALE – zones interdites.

11. LE DEPART

11.1 Déclarations (DP)

Tous les concurrents devront avoir remis au PC Course **au plus tard à 12H00 (heure française), le dimanche 3 juillet au bureau direction de course :**

- La fiche contact d'urgence (disponible au bureau direction de course),
- La déclaration de départ et de non-routage (Annexe 1),

11.2 Zone de départ : Cowes – ligne du Royal Yacht Squadron (RYS).

Le comité de course pourra déplacer la position de la zone de départ en annonçant par VHF **77** la nouvelle position du bateau départ.

- 11.3 La ligne de départ sera entre le mât du RYS arborant un pavillon orange et le côté parcours de la marque de départ à l'autre extrémité.
- 11.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 45 minutes après son signal de départ sera classé DNS. Ceci modifie les HSR A4 et A5.
Il pourra devenir partant retardé s'il en fait la demande à la direction de course selon l'IC 11.6.
- 11.5 Le départ sera donné selon la HSR 26 modifiée comme suit :
Idem Edition IC du 10.05.2022 10.5 – Le départ
- 11.6 **Parcours pour les bateaux en retard**
- 11.6.1 Les bateaux n'ayant pas pris le départ 45 minutes après leur signal de départ devront se rendre dans l'enceinte du port de Cowes.
Ils ne pourront repartir de Cowes qu'après accord écrit de la direction de course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par la direction de course.
- 11.6.2 Pour tous les bateaux, le temps de course sera toujours calculé à partir du signal de départ de la course.

12. L'ARRIVEE

- 12.1 La ligne d'arrivée sera entre un mât arborant un pavillon bleu sur un bateau du comité de course à laisser à bâbord, et le côté parcours de la cardinale Est « ASTAN » en approche de Roscoff à laisser à tribord.
- 12.2 Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer au comité de course son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité, à la première occasion raisonnable. Cette déclaration se fera par le canal VHF de la course ou mail de la direction de course **directioncourse@gmail.com**. (DP)
- 12.3 Si possible, de nuit, ou en cas de visibilité réduite, le bateau comité arborera un gyrophare.
- 12.4 Les bateaux doivent appeler le comité de course par **VHF sur le canal 77** environ **quatre miles nautiques (4)** avant leur franchissement estimé de la ligne d'arrivée.
- 12.5 Temps limite
Les bateaux ne finissant pas dans un délai de **12 heures** après le premier bateau ayant effectué le parcours et fini seront classés DNF. Ceci modifie les HSR 35, A4 et A5.

13. SECURITE--COMMUNICATION (DP/ NP)

- 13.1 Le canal de la course est le canal VHF77.
- 13.2 La direction de course sera joignable en permanence :
- Téléphone portable H24 +33 6 22 19 12 30 & +33 6 11 57 43 56
- Email : directioncourse@gmail.com
- 13.3 Téléphone par satellite
- 13.3.1 Pour des raisons de sécurité, pendant toute la durée de la course, les bateaux doivent garder leur téléphone satellite en veille en s'assurant que la sonnerie est audible ainsi que la radio VHF en veille 16.
- 13.4 Balises de positionnement
Tous les bateaux sont équipés d'un tracker satellite confié par l'Autorité Organisatrice, permettant le suivi du bateau.
- 13.5 AIS
Les bateaux devront mettre leur AIS en marche (émission et réception) au plus tard à partir de **12h00** (heure française), le jour du départ jusqu'au passage de la ligne d'arrivée.
- 13.6 Abandon
- 13.6.1 Tout bateau qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la direction de course aussitôt que possible puis envoyer un message écrit pour confirmer son abandon de la course à la direction de course.
- 13.6.2 Tout bateau qui déclenche sa balise SARTSAT doit la désactiver uniquement lorsque le CROSS ou le MRCC ou la Direction de Course le lui demande.

- 13.7 Matériel de sécurité à bord : Voir fiche de contrôle sécurité envoyée aux skippers.
- **Vérification des feux** : le vendredi 1^{er} juillet entre 22h00 et 02h00 (heure française)
- 13.8 Le port du gilet de sauvetage ou un vêtement à flottabilité intégré, est obligatoire pour tous les équipiers, de la sortie à la rentrée du port.

14. AIDE EXTERIEURE / ROUTAGE INTERDIT (DP)

Le routage par une personne extérieure est 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, Wetterweld.de, Météo Consult. Toutefois, ces données peuvent éventuellement être reformatées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, sans que ce reformatage ne modifie l'information météorologique contenue.

A la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations. La direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit du règlement de course.

15. SYSTEME DE PENALITE ET DE RÉPARATIONS

15.1 Arbitrage et jugement de la phase de départ jusqu'à la marque de dégagement et au-delà selon les conditions météo.(les limites Ouest et Est seront indiquées lors du briefing du mercredi 6 juillet 15h00 (heure française))

15.1.1 Idem Edition IC du 10.05.2022 12.1 « Défi 24 heures » pour le jugement direct et les réclamations entre bateaux en jugement direct.

15.2 Arbitrage et jugement à partir du franchissement de la marque de dégagement et au-delà selon les conditions météo.(les limites Ouest et Est seront indiquées lors du briefing du mercredi 6 juillet 15h00 (heure française))

15.2.1 Pour l'application de la HSR 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 HSR. Ceci modifie HSR 44.1.

15.2.2 Pénalité en tour (1 tour) : après avoir effectué une pénalité de 1 tour, (voir Edition IC du 10.05.2022 12.2.3 - Pénalités au moment de l'incident) le bateau devra en informer la Direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations. Il devra également apporter la preuve de l'exécution de sa pénalité avec des traces GPS avec date et heure.

15.2.3 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de son infraction devra abandonner. Ceci modifie la HSR 44.

15.3 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

15.3.1 La pénalité pour une infraction à une autre règle que celles du chapitre 2 des HSR et du RIPAM sera une pénalité discrétionnaire en points. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au «Guide des Pénalités ProSailingTour» joint en Annexe 2.

15.3.2 Pouvoir discrétionnaire du Jury :

- Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.
- Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

15.3.3 Seules les HSR 1.1 et 62.1(c) pourront donner lieu à demande de réparation. Ceci modifie la HSR 60.

15.4 Rupture accidentelle de plomb constatée par le Comité Technique

Dans le cas où la Présidente du Comité Technique constate lors d'une inspection ou si un bateau en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au bateau d'accepter une pénalité selon l'annexe 2, sans instruction. Ceci modifie la HSR 63.1.

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

16. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Selon l'application des IC 15.2 ci-dessus, pour tout incident se produisant sur l'eau, l'IC du 10.05.2022 14.1 « Réclamations » s'appliquera avec les modifications suivantes :

16.1 Informer le réclamé :

16.1.1 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 : directioncourse@gmail.com**. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire. Ceci modifie la HSR 61.1(a) et (b). Le réclamant devra informer le Jury dans le même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

16.1.2 Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la HSR 61.1(d).

La transmission se fera par email. Ceci modifie la HSR 61.1(d).

16.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 16.1.1 ci-dessus.

16.1.4 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 16.1.1 ci-dessus.

16.2 Contenu d'une réclamation

16.2.1 Une intention de réclamer, telle que stipulée en 16.1.1, devra être confirmée par écrit email : **directioncourse@gmail.com** dès que cela sera raisonnablement possible.

16.3 Temps limites

16.3.1 Pour réclamer

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

Le temps limite pour réclamer pour un bateau n'étant plus en course sera de **60 minutes** après son arrivée.

16.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, pour le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de **six heures** après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de **60 minutes** après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. Ceci modifie la HSR 62.2.

16.3.3 En cas d'arrivée des bateaux entre 19h00 et 08h00, les réclamations ou les demandes de réparation devront être déposées au PC COURSE entre 09h00 et 09h30 au plus tard le jour d'arrivée.

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

16.4 Instruction et décision

16.4.1 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel de la course PST et communiquée à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

16.4.2 Les décisions du Jury sont sans appel selon la HSR 70.5.

17. CLASSEMENT

Idem Edition IC du 10.05.2022 15 – Classement

- 17.1 Coefficient : **Pour cet Episode « Grande Finale », le coefficient 2 sera appliqué.**
Voir Avenant n°3 du 13.06.2022.

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

- 18.1 Des contrôles de jauge seront effectués avant le départ à partir du dimanche 3 juillet à 10h00 (heure française). Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'épreuve.
- 18.2 Le skipper ou un représentant doit être présent pendant la durée du contrôle de son bateau.
- 18.3 Le sac ou container de survie tel que défini dans la RSO 4.21 sera plombé en position comme défini dans les règles de Classe. Il devra contenir les matériels des Règles de Classe, des RSO 2 et des aliments énergétiques à raison de 500kj/personnes :

Un bidon de carburant de secours contenant 10 litres de gasoil devra être à bord. Il sera plombé en fermeture et en position.

18.4 Plombage

La Commission Technique 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. Les éléments listés dans la Règle de Classe Ocean Fifty devront être plombés Les plombages ne devront pas être enlevés ou rompus avant que le bateau ne soit contrôlé après l'arrivée. Il est de la responsabilité des concurrents de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course.

- Liste éléments sous plombage :

- Mouillage lourd plombé en fermeture et position
- Bidon de survie en position
- Bidon de 10l d'eau survie plombée en fermeture
- Bidon de 10l de gaz oil en fermeture et en position
- Radeau de sauvetage en position

18.5 Escale

Les escales en course sont autorisées en respectant la procédure suivante :

Le skipper doit informer la direction de course (VHF, téléphone, téléphone satellitaire).

Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, le bateau peut mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.

Conformément à la RC 2.11, le temps minimum d'escale sera de 4 heures.

18.6 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 mouillage à Cowes le mercredi 6 juillet suite au passage et validation par le comité technique.

- 18.7 Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course en quittant le quai de St Quay le dimanche 3 juillet 2022 jusqu'à leur contrôle à Roscoff après avoir fini la course.

- 18.8 A l'arrivée : des contrôles pourront être effectués par la présidente du comité technique soit de sa propre initiative, soit à la demande de la direction de course, et /ou du comité de course, et/ou du jury.

19. PUBLICITE DE L'EPREUVE (DP)(NP)

Idem Edition du 10.05.2022 IC 18 – Publicité.

20. BATEAUX OFFICIELS

Idem Edition du 10.05.2022 IC 19 – Bateaux officiels

21. COMMUNICATION (DP)(NP)

Il est demandé à chaque bateau d'envoyer au moins 1 photo/jour et 1 vidéo tous les 2 jours (davantage si possible) Ainsi qu'un message vocal chaque jour pour donner des infos sur sa course.

Le service presse vous enverra des questions via msg vocal WhatsApp, et vous pourrez y répondre de la même manière, selon un planning qui sera défini pour garantir l'équité, la variété des propos et l'actualité. Ces contenus seront envoyés sur un groupe WhatsApp dédié pour chaque bateau.

22. PROTECTION DES DONNEES

Voir Avis de Course

22.1 Utilisation des données personnelles des participants :

Voir Avis de Course

23. ETABLISSEMENT DES RISQUES

Voir Avis de Course

24. REMISE DES PRIX / PRESENCE

La remise des prix aura lieu à Roscoff au plus tard 30 heures après l'arrivée du premier.

La présence du skipper ou son représentant est obligatoire.

Les bateaux disposent d'un accueil à Roscoff au Port du Bloscon (ou à proximité, ex. Port de Commerce) jusqu'à 48 heures après leur arrivée. L'autorité Organisatrice ne pourra garantir l'accueil au-delà de cette période compte tenu de la période estivale.

Comité d'Organisation - Arbitres

Le comité d'organisation

DIRECTION GENERALE

Directeur PRO SAILING TOUR Julien MAURIAT +33 01 47 70 44 70

DIRECTION de COURSE AU LARGE

Directeur de course au large Gilles CHIORRI +33 06 11 57 43 56

Directeur de course au large adjoint Guillaume ROTTEE +33 06 59 14 58 70

Les Arbitres

COMITE DE COURSE

Présidente du comité de course Carole JAOUEN assistée de Frédéric COIFFARD (Cowes)

COMITE TECHNIQUE

Présidente du comité technique Nathalie MONIER

JURY

Chef Umpire Thierry POIREY +33 06 08 17 78 18

Umpire Corinne AULNETTE

Umpire Marc BOUET

Umpire Bertrand CALVARIN

ANNEXE 1

Déclaration de départ et de non-routage

NOM DU BATEAU :

SKIPPER :

EQUIPIER 1 :

EQUIPIER 2 :

du bateau ci--dessus désigné, déclare que le bateau est en conformité et que nous respecterons l'IC 14 sur l'Episode dénommé GRANDE FINALE COWES – ROSCOFF.

Fait à, le.....2022

Signature du Skipper

ANNEXE 2

Guide des pénalités PRO SAILING TOUR

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 point 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 pénalité pour les infractions les plus communes.

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

Les pénalités sont divisées en 4 plages, sachant que la pénalité ne pourra être plus importante que DSQ :

Plage 1 : de 0 à moins 0.5 point

Plage 2 : de moins 0.5 point à moins 1 point

Plage 3 : de moins 1 point à moins 1.5 point

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 nombre de points

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

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du nombre de points

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
6. Est-ce que l'infraction a 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 | PLAGE 2 | PLAGE 3 | PLAGE 4 |
|--|----------------|---------------------|----------------------|---------|
| | De 0 à -0.5 pt | De - 0.5 pt à -1 pt | De - 1 pt à - 1.5 pt | DSQ |
| Avis de course | | | | |
| AC 6 Publicité | X | | | |
| AC 17 Emplacements | X | | | |
| AC 18 Limitation de sortie de l'eau | X | | | |
| Instructions de Course | | | | |
| Annexe Parcours - Rester à quai | X | | | |
| Annexe Parcours - Zones interdites | | | X | X |
| IC 13 Sécurité - Communication | | X | X | |
| IC 14 Aide extérieure | | | X | X |
| IC 14 Déclaration de non routage | X | | | |
| IC 18.4 Rupture Plombage | X | | | |
| IC 18.6 Embarquement et débarquement de matériel | X | | | |
| IC 19 Publicité de l'épreuve | X | | | |
| IC 21 Communication | X | | | |
| Règles de classe ou RSO | | | | |
| Infractions aux règles de classe ou aux RSO | X | X | X | X |

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

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