



23 AVRIL / 4 MAI 2025
1ère Edition

INSTRUCTIONS DE COURSE

Publiées le 1^{er} avril 2025

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

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

SP La mention [SP] (Standard penalty) s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par le Comité de Course ou le Comité Technique sans instruction, ou par le Jury International après instruction. Cependant le Comité de Course ou le Comité Technique peut réclamer contre un bateau s'il considère que la pénalité n'est pas appropriée.

Coordonnées géographiques : les coordonnées géographiques sont indiquées selon le système géodésique WGS 84 et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61).

1. REGLES

L'épreuve est régie par :

- 1.1 Toutes les règles et articles de l'Avis de Course,
- 1.2 Les règlements fédéraux. Les textes des règlements (ou les liens vers ces textes) sont disponibles sur : <https://arbitrage.ffvoile.fr/regles-et-documents/>
- 1.3 Les RCV du chapitre 2 sont remplacées par la partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM), entre 20h35 et 06h35.
- 1.4 Tous les horaires donnés dans les présentes IC, dans les avenants éventuels et sur les tableaux d'affichages sont en heure locale française : **soit TU + 2**.
- 1.5 [DP] Une infraction à la RCV 28.1 sera une pénalité discrétionnaire (Ceci modifie la RCV A5.2)
- 1.6 [DP] [NP]. Pour toutes parties des dispositifs de séparation du trafic (DST) qui ne sont pas définies comme zones interdites (IC 9), la RCV 56.2 s'applique.
- 1.7 les règles de la Class40 2025 et les REV 2025-2028.

2 CENTRE DE COURSE

- 2.1 Les bureaux de l'Organisation Générale de l'Epreuve, de la direction de course, du comité de course, du comité technique, du jury international et de la presse sont situés sous la tente organisation mise en place sur le village de l'événement esplanade du J4/ darse du Mucem.

Les différents numéros de téléphone seront affichés sur le tableau officiel en ligne.

- 2.2 Le bureau du Centre de Course est ouvert à partir de 14H00 à 18H00 le mercredi 23 avril 2025.
Horaires d'ouverture :
 - De 09H00 à 13H00 et de 14H00 à 18H00, du jeudi 24 au samedi 26 avril 2025,
 - De 08H00 à 09H00, le dimanche 27 avril 2025
 - Le samedi 3 et dimanche 4 mai jusqu'à la remise des prix.

- 2.3 Le tableau d'affichage officiel sera disponible uniquement en ligne à l'adresse suivante :
<https://www.med-race.com/espace-coureurs/>
- 2.4 Téléphones réservés aux concurrents et à la sécurité :
 Direction Course : Miranda Merron +33 6 75 58 91 70
 +44 7714 300 440 (whatsapp)
 2ème téléphone de sécurité : Manfred Rampacher +33 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, comité technique, jury international) doivent l'envoyer à race@sirius-events.com

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Modifications avant le départ

Les modifications aux IC seront publiées au tableau officiel (<https://www.med-race.com/espace-coureurs/>) au plus tard 4 heures avant le départ. Leur publication sera signalée par l'envoi d'une alerte de la Direction de Course aux concurrents sur le groupe Whatsapp « SKIPERS CIC MED CHANNEL RACE 2025 ». Ceci change « Signaux de Course ».

3.2.1 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, porte ou alignement à partir duquel il y a un changement de parcours.

3.2.2 Pour signaler la modification du parcours, la direction de course enverra à tous les concurrents un message texte/ e-mail et répété si possible, par des instructions orales. Le message indiquera le nouveau parcours, l'ordre de passage des marques et le côté requis. Ceci modifie RCV 33.

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

3.3 Liste des marques et portes où le parcours peut être modifié

- Porte « Porquerolles » entre la cardinale N Jeaune Garde et le phare sur l'Ile du Grand Ribaud
- La cardinale W Baie de Calvi
- Porte « Bouches de Bonifacio » entre la cardinale S Lavezzi et la cardinale N Marmorata
- Porte « Sud Sardaigne » entre le phare de Capo Spartivento et la marque virtuelle Spartivento 38° 47.700 N/ 008° 50.727 E
- Porte « Sud Majorque » entre le phare de Punta Salinas et le phare de Isla Horadada

Et toute autre marque ayant été ajoutée dans le parcours.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

Pas de signaux visuels à terre. Ceci change « Signaux de course »

Les bateaux seront informés par le tableau d'affichage officiel décrit en IC 2.3.

5. PROGRAMME DES COURSES (NP)

5.1 Programme de l'épreuve

| Date | Heure | |
|--------------------------------|---------------|---|
| Mercredi 23 avril | 20H00 | Date et heure limite d'arrivée des bateaux au port du Mucem à Marseille (pénalités financières en cas de retard - voir chapitre 11) |
| Du jeudi 24 au samedi 26 avril | 09H00 – 18H00 | Contrôles de jauge et confirmation des inscriptions |
| Samedi 26 avril | 09H00 | Briefing sécurité / départ |
| Dimanche 27 avril | 13H00 | Départ de la course en rade sud de Marseille - parcours côtier en rade sud |
| Vendredi 2 et samedi 3 mai | | Prévision d'arrivée des bateaux ; les bateaux devront rallier le port du Mucem à Marseille dès leur arrivée |

5.2 Programme social

| Date | | |
|-------------------|----------------|---|
| Du 23 au 27 avril | | Accueil sous la tente skippers / open bar |
| Jeudi 24 avril | 09H00 - 16H00 | Journée des scolaires |
| Samedi 26 avril | 11H00 16H00 | Photo officielle Parade nautique |
| Dimanche 4 mai | 12H00 | Remise des prix |

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera le pavillon Class40.

7. LES PARCOURS

7.1 Les parcours sont décrits en annexe 3

7.2 Au plus tard 15 minutes avant le signal d'avertissement, le comité de course indiquera le parcours à effectuer.

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

7.4 Un parcours côtier en Rade Sud de Marseille, à insérer entre le départ et l'île de Porquerolles pourra être proposé par avenant au plus tard 4 heures avant le départ.

7.5 Pointage officiel à une marque

Le comité de course peut interrompre une course selon la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage YB à une des marques suivantes :

- Longitude au sud de la marque cardinale W Baie de Calvi
- Porte « Bouches de Bonifacio » entre la cardinale S Lavezzi et la cardinale N Marmorata
- Porte « Sud Sardaigne » entre le phare de Capo Spartivento et la marque virtuelle Spartivento 38° 47.700 N/ 008° 50.727 E
- Porte « Sud Majorque » entre le phare de Punta Salinas et le phare de Isla Horodada

Chaque bateau devra enregistrer son heure de passage à ces marques, portes ou alignements, et fournir, si nécessaire, sa trace des positions enregistrées. Le comité de course informera les bateaux aussitôt que possible.

8. MARQUES GONFLABLES MOUILLEES

| Marque de Départ | Marque de dégagement | Marques de parcours | Marque d'arrivée |
|------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------------|
| Bouée cylindrique Bleu | Bouée cylindrique Orange | Bouées cylindriques Rouge | Bouée cylindrique Orange |

8.1 Les autres marques de parcours sont décrites en annexe 3.

9. ZONES INTERDITES (DP)

Il est interdit aux bateaux, pendant toute la course, de naviguer dans les zones interdites décrites dans l'annexe 4.

10. LE DEPART

10.1 Déclarations (DP)

La liste des voiles embarquées pour la course devra être adressée au comité technique au plus tard le mardi 22 avril 2025 à 14h00.

Tous les bateaux devront avoir remis au PC Course au plus tard à 10h00, le samedi 26 avril 2025:

- La fiche contact d'urgence disponible au PC Course,
- La déclaration de non routage (Annexe 1)

10.2 Zone de départ : **Rade Sud de Marseille.**

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

10.3 La ligne de départ sera entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du comité de course à l'extrême tribord et le côté parcours de la marque de départ à l'extrême bâbord.

10.4 Procédure de départ, modifie la RCV26

| Minutes avant le départ | Signal Visuel | état | Signal sonore | Signification |
|-------------------------|------------------|--------|---------------|------------------------------------|
| 15 minutes | Pavillon Orange | Envoyé | Un | Procédure de départ dans 5 minutes |
| 10 minutes | Pavillon Class40 | Envoyé | Un | Signal d'avertissement |
| 5 minutes | Pavillon P | Envoyé | Un | Signal préparatoire |
| 1 minute | Pavillon P | Affalé | Un long | Une minute |
| 0 | Pavillon Class40 | Affalé | Un | Signal de départ |

10.5 Pénalités de départ

10.5.1 La règle DR21-01 ALTERNATIVE STARTING PENALTY de World Sailing s'appliquera:

Selon la DR21-01, la définition de prendre le départ est modifiée comme suit :

Prendre le départ : Un bateau prend le départ lorsque sa coque étant entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et ayant respecté la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque traverse la ligne de départ du côté pré-départ vers le côté parcours soit :

- (a) au signal de départ ou après celui-ci, ou
- (b) pendant la minute précédant son signal de départ.

10.5.2 Un bateau est OCS lorsqu'il prend le départ conformément à l'IC 10.5.1 b), il ne doit pas retourner du côté de la ligne de pré-départ. Une pénalité Stop and Go de une (1) heure sera appliquée selon les dispositions énoncées à l'IC 14.5. 10.5.3 Le comité de course annoncera si possible les numéros ou les noms des bateaux pénalisés au départ (OCS) aussitôt que possible sur le canal VHF 72. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

10.5.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 30 minutes après son signal de départ sera classé DNS. Il pourra devenir bateau en retard s'il en fait la demande à la direction de course dans l'heure qui suit le signal de départ.

10.6 Parcours pour les bateaux en retard et pour les bateaux de retour à Marseille avec ou sans assistance extérieure

10.6.1 Les bateaux en retard ne pourront prendre le départ qu'après accord écrit de la direction de course et ceci au plus tôt à l'heure indiquée par le comité de course. Aucun départ retardé ne pourra avoir lieu 24 heures après le départ de la course.

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

La ligne de départ sera une ligne virtuelle entre la marque spéciale « D » (43°15.640 N – 005° 20.000 E) du parc des récifs artificiels à bâbord et la marque virtuelle « Départ » (43° 15.762' N, 5° 19.799' E) à tribord.

La suite du parcours pour un bateau en retard est le suivant :

. Ile de Porquerolles à tribord et la suite du parcours en annexe 3

10.7 Bateau de retour à Marseille après avoir pris le départ :

Un bateau qui rentrerait au port de Marseille avec ou sans assistance extérieure, après avoir pris un départ normal et qui souhaiterait reprendre la course sera considéré comme bateau en retard. Il doit se conformer à l'IC10.6

11. L'ARRIVÉE

11.1 La ligne d'arrivée sera entre le côté parcours d'une ligne entre la marque spéciale « D » (43°15.640 N – 005° 20.000 E) du parc des récifs artificiels à tribord et la marque « Arrivée » (43° 15.762' N, 5° 19.799' E) à bâbord. Si la marque « Arrivée » se trouve manquante les coordonnées géographiques de celles-ci constituerait une marque virtuelle d'« Arrivée ».

- 11.2 Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer au comité de course son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité devant ou derrière, à la première occasion raisonnable.
- 11.3 Si possible, de nuit, ou en cas de visibilité réduite, les marques d'arrivée arboreront une flashlight.
- 11.4 Retour à Marseille
Après l'arrivée, chaque bateau devra rejoindre le port du Mucem à Marseille dans les meilleurs délais.
- 11.5 Temps limite
Les bateaux ne finissant pas le dimanche 4 mai 2025 à 18h00 seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35 et A5).

12 SECURITE-COMMUNICATION

- 12.1 Le port d'un équipement individuel de flottabilité est obligatoire pour la totalité de la course quand un concurrent est à l'extérieur du bateau (dans le cockpit ou sur le pont).
- 12.2 Le canal de la course est le canal **VHF 72**. Le canal de dégagement est le canal **VHF 77**.
Le canal du Grand Port Maritime de Marseille est le canal **VHF 12**.
- 12.3 Téléphone par satellite (DP/NP)
- 12.3.1 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.
- 12.4 Balises de positionnement (DP/NP)
Tous les bateaux sont équipés d'une balise YB, permettant le suivi du bateau.
Un chèque de caution de 800 Euros à l'ordre de SIRIUS EVENEMENTS est demandé à chaque équipage. Ce chèque ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise qui sera remise au centre de course à Marseille après avoir fini, ou aussitôt que possible après avoir abandonné en renvoyant la balise à ses frais à l'adresse suivante :
YB Tracking Ltd. - Unit 8, Fulcrum 2,
Whiteley, Fareham-PO15 7FN - United Kingdom

12.5 AIS (DP)

Les bateaux devront mettre leur AIS en marche (émission et réception) à partir du moment qu'ils quittent le ponton jusqu'à leur retour au ponton à Marseille.

12.6 Abandon (DP/NP)

- 12.6.1 Tout concurrent qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la direction de course aussitôt que possible puis envoyer un message écrit pour confirmer son abandon de la course à la direction de course
- 12.6.2 Tout concurrent qui déclenche sa balise Cospas-Sarsat doit la désactiver dès que l'équipage est sain et sauf.

13 AIDE EXTERIEURE / ROUTAGE INTERDIT (DP)

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

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

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

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

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

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

14 SYSTEME DE PENALITE ET DE REPARATIONS

14.1 Pénalité au moment de l'incident

14.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44).

14.1.2 Pénalité en tours :

La pénalité de 2 tours est remplacée par une pénalité d'un tour. Ceci modifie la RCV 44.2.

Après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2 ainsi modifiée, le bateau devra en informer la direction de course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 15.3).

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

14.2 Pénalité ou réparation décidée par le jury après instruction

14.2.1 La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié ou sauf si des pénalités financières sont applicables. Le « Guide des Pénalités Med Channel Race » (IC Annexe 7) s'applique.

14.2.2 Pouvoir discrétionnaire du jury :

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

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

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

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

14.4 Rupture accidentel de plomb

Dans le cas où le comité technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le jury par l'intermédiaire du comité technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction selon la RCV 60.5(b)(3).

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 45 minutes.

- Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera de 15 minutes.

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

14.5 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

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

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

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

15 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 60.2(b), 60.3 et 63 s'appliqueront.

15.1 Informer le réclamé :

- 15.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 60.2(a)(1)). Le réclamant devra informer le jury en même temps par l'intermédiaire de la direction de course.
- 15.1.2 Les avis des réclamations du comité de course, du comité technique et du jury seront publiés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 60.2(d).
La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 60.2(d)).
- 15.1.3 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 15.1.1 ci-dessus.
- 15.1.4 Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du jury, par l'intermédiaire de la direction de course, ceci selon la procédure décrite en 15.1.1 ci-dessus.

15.2 Contenu d'une réclamation

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

15.3 Temps limites

15.3.1 Pour réclamer

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

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

15.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le comité de course, le comité technique ou le jury sera de six heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 61.2).

15.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les six heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 63.7).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 63.7).

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

15.4 Instruction et décision

15.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.1).

15.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. (Ceci modifie la RCV 63.1).

15.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Inmarsat ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction. (Cela modifie la RCV 63.4).

- 15.4.4 Conformément au préambule de l'IC 15, la procédure prévue dans cette instruction 15.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.
Cependant, et selon les circonstances, le jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents n'est pas conforme à la RCV N1.
- 15.4.5 La décision du jury sera publiée au tableau officiel et communiquée par email aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.
- 15.4.6 Les décisions du jury sont sans appel selon la RCV 70.3(a).

16. CLASSEMENT

- 16.1 Le classement est établi selon le temps réel de course modifié par l'application des décisions du jury.
- 16.2 Classements intermédiaires et positions pendant la course
Des classements intermédiaires seront effectués toutes les heures et publiés sur le site internet.
Un site FTP sera à la disposition des concurrents avec les positions et les classements de tous les bateaux (Posreport).

Site: <ftp.geovoile.net> - Le login et mot de passe seront communiqués aux concurrents.

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

- 17.1.1 Des contrôles de jauge et d'équipements seront effectués avant le départ à partir de 09h00 du jeudi 24 avril jusqu'au samedi 26 avril 2025 18h00. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'épreuve.
- 17.1.2 Au moins un des 2 skippers doit être présent pendant la durée du contrôle de son bateau. Les bateaux sont tenus d'être présents au port du Mucem à Marseille pendant la durée des contrôles. Ils ne pourront sortir du bassin qu'après autorisation écrite de la direction de course.
- 17.1.3 Le sac ou container de survie tel que défini dans la RSO 4.21 devra contenir les matériels suivants :
- 2 fumigènes orange et 4 feux à mains rouges,
 - une VHF portable étanche ou dans une housse étanche avec piles ou batterie de recharge
 - une lampe à éclats étanche avec batteries, ainsi qu'une ampoule de recharge (sauf pour les LED),
 - 2 couvertures de survie,
 - des sachets de fluorescéine.
- 17.1.4 Selon la RC 2.7.1, la quantité maximale d'eau et de liquide buvable embarquée est de 49 litres, dans les réservoirs fixes du bateau et/ou dans des contenants ne dépassant pas 10 litres. De plus, un jerrycan de 10l contenant 9 litres d'eau potable de secours est obligatoire à bord. Ce volume n'est pas inclus dans les 49 litres autorisés ci-dessus.
- 17.1.5 Les feux de route devront être allumés entre 19 heures et 23 heures jeudi 24 et vendredi 25 avril 2025.
- 17.2 Plombage
Les éléments listés dans la Règle de Class40 2.2 devront être plombés. Les plombages ne devront pas être enlevés ou rompus avant que le bateau ne soit contrôlé après l'arrivée. Un contrôleur posera un plomb sur les éléments qui n'en n'ont pas, remplacera les plombs existants selon la demande du coureur et il contrôlera que tous les plombs sont en place. Il est de la responsabilité des concurrents de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course.
- 17.3 Plombage des moteurs
- 17.3.1 Le plombage du moteur en marche avant et marche arrière est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 6 « Procédure d'auto plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé sans autorisation.
- 17.3.2 Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course, puis il doit :
- a) Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité technique.

- b) 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.
- c) Transmettre à la direction de course, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la direction de course.

17.4 Cartes marines papier obligatoires (RSO 4.11.1) : a minima
 - SHOM 7014 Des Iles Baléares à la Corse et à la Sardaigne
 Ou équivalent

17.5 Escales
 Les escales en course sont autorisées en respectant la procédure suivante :
 - Le skipper doit informer la direction de course (VHF, email, téléphone).
 - La direction de course donnera son accord sur le lieu de l'arrêt et définira les conditions d'utilisation du moteur...
 - Le bateau pourra rompre son scellé moteur et devra replomber son moteur après l'escale selon IC 17.3.2c.
 - Conformément à la RC 2.11, le temps minimum d'escale sera de 2 heures.

17.6 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 quai à Marseille. A ce moment, le bateau est en configuration course jusqu'à son contrôle à Marseille après avoir terminé la course.

17.7 Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course en quittant le port du Mucem à Marseille le dimanche 27 avril 2025 jusqu'à leur contrôle à Marseille après avoir fini la course.

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

18. PUBLICITE DE L'EPREUVE (DP/NP)

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

19. BATEAUX OFFICIELS

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

20 SEMI- RIGIDES ACCOMPAGNATEURS ET D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS (DP/NP)

- 20.1 Les pilotes de bateaux accompagnateurs devront s'inscrire au PC Course pour obtenir leur pavillon d'accréditation.
- 20.2 Les semi-rigides d'assistance accrédités seront autorisés à naviguer dans la zone réservée aux concurrents définie en annexe 2 jusqu'à 15 mn avant le départ.
- 20.3 La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation.
- 20.4 les bateaux accompagnateurs doivent être conformes à la Division 240
- 20.5 Le coupe circuit doit être connecté au pilote tant que le moteur est en marche

- 20.6 Les pilotes des bateaux accompagnateurs doivent de conformer à toute demande des arbitres ou des représentants de l'autorité organisatrice, y compris toute demande concernant l'assistance
- 20.7 Les bateaux accompagnateurs doivent respecter les règles de navigation, en particulier le respect des limitations de vitesse
- Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi-rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrents, spectateurs, passagers.

21. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU (DP)

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la régate sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course.

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

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

23. COMMUNICATION (DP/NP)

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

23.2 Communications multimédia

L'AO a mis en place des outils de communication multimédia afin de valoriser la course et les skippers et co-skippers. Un site web, une page Facebook et un compte Twitter relayeront l'information.

Afin de bonifier les contenus de ces communications multimédias, les concurrents doivent transmettre régulièrement des photos, des vidéos, des récits à l'adresse :
contact@sirius-events.com, et déposer des documents multimédias sur le site ftp dont l'adresse sera précisée au briefing concurrent

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

24. CODE DE CONDUITE (DP/NP)

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

25. PROTECTION DES DONNEES

- 25.1 **Droit à l'image et à l'apparence** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux autorisent l'AO, la FFVoile et leurs sponsors à utiliser gracieusement son image et son nom, à montrer à tout moment (pendant et après la compétition) des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même prises lors de la compétition, et ce sur tout support et pour toute utilisation liée à la promotion de leurs activités.

- 25.2 **Utilisation des données personnelles des participants** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile, ses sponsors, ainsi que l'autorité organisatrice à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publication de la FFVoile et ses sponsors. La FFVoile en particulier, mais également ses sponsors pourront utiliser ces données pour le développement de logiciels ou pour une finalité marketing. Conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), tout concurrent ayant communiqué des données personnelles à la FFVoile peut exercer son droit d'accès aux données le concernant, les faire rectifier et, selon les situations, les supprimer, les limiter, et s'y opposer, en contactant dpo@ffvoile.fr ou par courrier au siège social de la Fédération Française de Voile en précisant que la demande est relative aux données personnelles.

26. ETABLISSEMENT DES RISQUES

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et

reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

27. REMISE DES PRIX

Si possible, la remise des prix aura lieu à Marseille le dimanche 4 mai à 12h00.

Sauf indication contraire de l'AO, la présence des équipages arrivés est obligatoire à la remise des prix. Les bateaux devront rester au port du Mucem à Marseille jusqu'à 14h.

Arbitres désignés

- Président du comité de course : Samuel Cartier
- Président du comité technique : Nathalie Monier
- Président du jury : Liz Procter

Comité d'organisation

- Directeur Général : Manfred Ramspacher
- Assistance Organisation : Robin Mauvais

Direction de course

- Directeur de course : Miranda Merron
- Assistance Direction Course : Vanessa Boulaire

ANNEXE 1. /APPENDIX 1.
Déclaration de non routage / NON-ROUTING DECLARATION

NOM DU BATEAU (Name of the boat):..... N°

Nous, soussignés/*We, the undersigned*

....., skipper

.....,
et/*and* co-skipper

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

déclarons sur l'honneur que nous respecterons la règle de non-routage sur la CIC-MED CHANNEL RACE 2025, notamment AC 13 et IC 13.

declare upon our honour that we, the skipper and co-skipper, will abide by rule of non-routing on the CIC-MED CHANNEL RACE 2025, NOR 13 and SI 13.

Fait à , le 2025
Location....., Date

Signature du skipper
Skipper's signature

Signature du co-skipper
Co-skipper's signature

ANNEXE 2 - ZONE DE DEPART

Disponible

ANNEXE 3 PARCOURS

| Ordre | Waypoint | | Côté | Position |
|-------|-------------------------------------|------------|---------|----------------------------|
| 1 | Départ | | | IC 10.3 |
| * | Parcours côtier | | | IC 7.3 |
| | Porte « Ile de Porquerolles » | | | |
| 2 | <i>Phare Ile du Grand Ribaud</i> | Laisser | Babord | 43°00.992 N 006°08.643 E |
| | <i>Cardinale N Jeaune Garde</i> | Laisser | Tribord | 43°00.421 N 006°09.594 E |
| 3 | Ile de Porquerolles | Laisser | Tribord | |
| 4 | Ile du Levant | Laisser | Tribord | |
| 5 | Cardinale W Baie de Calvi | Contourner | Babord | 42°33.888 N 008°46.716 E |
| | Porte « Bouches de Bonifacio » | | | |
| 6 | <i>Cardinale S Lavezzi</i> | Laisser | Babord | 41°18.620 N 009°15.262 E |
| | <i>Cardinale N Marmorata</i> | Laisser | Tribord | 41°15.658 N 009°14.560 E |
| 7 | Ile La Presa | Laisser | Tribord | |
| 8 | Ile de Sardaigne | Laisser | Tribord | |
| | Porte « Sud Sardaigne » | | | |
| 9 | <i>Phare Capo Spartivento</i> | Laisser | Tribord | 38°52.670 N 008°50.727 E |
| | <i>Marque virtuelle Spartivento</i> | Laisser | Babord | 38°47.700 N 008°50.727 E |
| | Porte « Sud Majorque » | | | |
| 10 | <i>Phare de Punta Salinas</i> | Laisser | Tribord | 39° 15.910 N 003° 03.202 E |
| | <i>Phare de Isla Horadada</i> | Laisser | Babord | 39° 12.424 N 002° 58.700 E |
| 11 | Ile de Majorque | Laisser | Tribord | 39°07.750 N 002°55.299 E |
| 12 | Cap Caveaux | Laisser | Babord | 43° 15.642 N 005° 17.378 E |
| 13 | Ile Tiboulen de Maire | Laisser | Tribord | 43° 12.829 N 005° 19.603 E |
| 14 | Arrivée | | | IC 11.1 |

ANNEXE 4 - ZONES INTERDITES

IC 9 Zones interdites : Quel que soit le parcours, il est interdit aux concurrents, pendant toute la course, de naviguer dans les zones suivantes

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

| ZI Lavezzi | | |
|------------|---------|--------------------------|
| 1 | LAVEZ 1 | 41°24.030 N 009°16.040 E |
| 2 | LAVEZ 2 | 41°22.800 N 009°18.630 E |
| 3 | LAVEZ 3 | 41°21.950 N 009°18.920 E |
| 4 | LAVEZ 4 | 41°19.050 N 009°15.220 E |
| 5 | LAVEZ 5 | 41°19.920 N 009°14.270 E |
| 6 | LAVEZ 6 | 41°21.660 N 009°14.400 E |

| ZI Molarotto | | |
|--------------|--------|--------------------------|
| 1 | MOLA 1 | 40°53.050 N 009°46.700 E |
| 2 | MOLA 2 | 40°52.610 N 009°47.300 E |
| 3 | MOLA 3 | 40°51.580 N 009°47.310 E |
| 4 | MOLA 4 | 40°51.580 N 009°46.090 E |
| 5 | MOLA 5 | 40°52.609 N 009°46.075 E |

| ZI Carbonara | | |
|--------------|--------|--------------------------|
| 1 | CARB 1 | 39°11.155 N 009°34.500 E |
| 2 | CARB 2 | 39°11.160 N 009°41.120 E |
| 3 | CARB 3 | 39°06.070 N 009°41.440 E |
| 4 | CARB 4 | 38°59.551 N 009°32.874 E |
| 5 | CARB 5 | 38°59.529 N 009°30.929 E |
| 6 | CARB 6 | 39°04.207 N 009°23.781 E |
| 7 | CARB 7 | 39°08.455 N 009°24.060 E |

| ZI Eoliennes Bouches du Rhone | | |
|-------------------------------|-------|--------------------------|
| 1 | EOL 1 | 43°14.910 N 004°47.430 E |
| 2 | EOL 2 | 43°12.590 N 004°52.150 E |
| 3 | EOL 3 | 43°08.085 N 004°48.030 E |
| 4 | EOL 4 | 43°10.400 N 004°43.310 E |

| DST Cap Corse | | |
|---------------|-------------|--------------------------|
| 1 | DST Corse 1 | 43°02.000 N 009°33.680 E |
| 2 | DST Corse 2 | 43°02.000 N 009°40.000 E |
| 3 | DST Corse 3 | 42°54.000 N 009°43.200 E |
| 4 | DST Corse 4 | 42°54.000 N 009°35.300 E |

ANNEXE 5: ZONEX

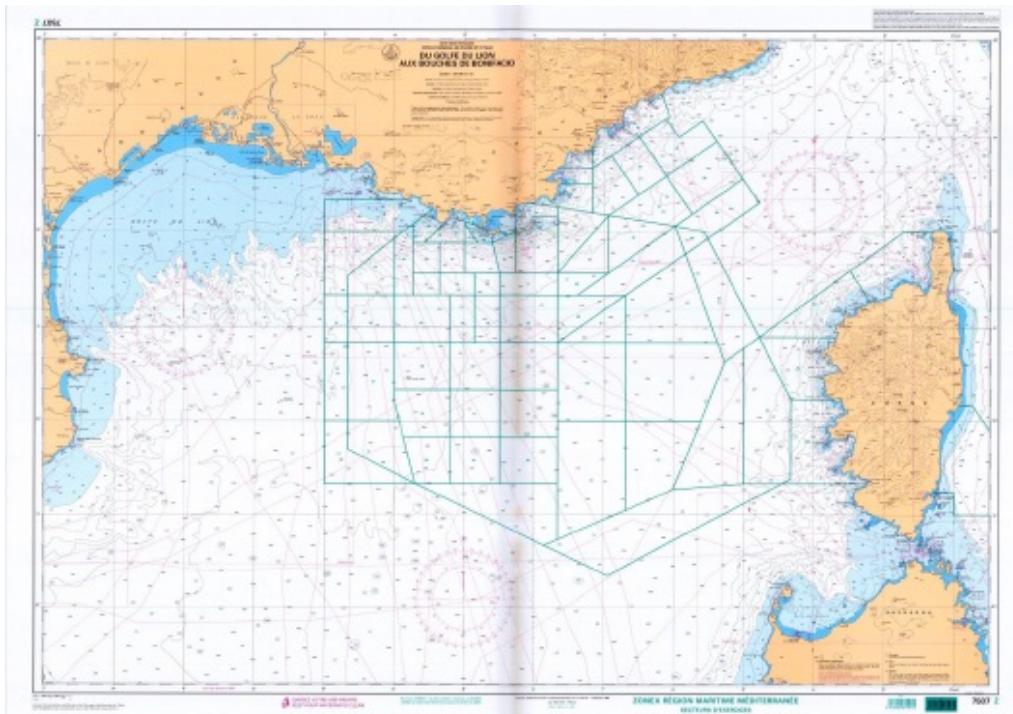
Ci-dessous la carte des ZONEX

REGION MARITIME MEDITERRANEE Français (secteurs d'exercices), ces ZONEX peuvent servir à des exercices militaires, scientifiques, travaux sous-marins...

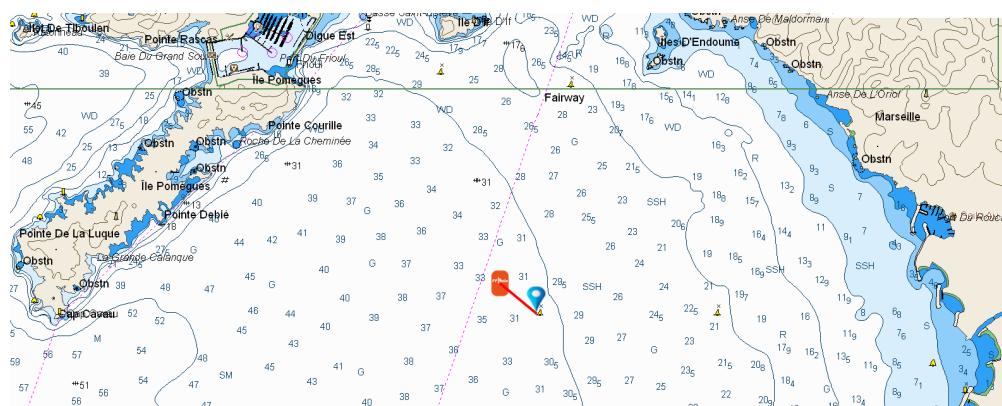
L'activation des ZONEX est faite soit par AVURNAV publiés par la PREMAR MED et/ou annoncée par VHF soit par les Autorités et/ou par les navires sur zone.

Il est de votre responsabilité de savoir si la zone est active ou non.

Vous devrez vous conformer aux directives qui vous seront données par les Autorités et/ou par les navires sur zone.



ANNEXE 6 : LIGNE D'ARRIVÉE/FINISHING LINE



IC 11.1

La ligne d'arrivée sera entre le côté parcours des marques suivantes :

Position approximative de la ligne d'arrivée :

| CIC MCR Finishing line | | | |
|------------------------|---------|----------------------------|--|
| Marque spéciale « D » | Tribord | 43°15.640 N 005° 20.000 E | |
| Marque « Arrivée » | Bâbord | 43° 15.762 N 005° 19.799 E | |

ANNEXE 7: PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

| RECAPITULATIF DES PLOMBAGES | |
|---|--------------------------|
| Radeau de sauvetage | En position |
| Bidon supplémentaire de gasoil le cas échéant | En position |
| Mouillage lourd | En position |
| Reserve d'eau de secours | En fermeture et position |
| Réserve de carburant de secours | En fermeture et position |
| Réservoirs fixes de 40l d'eau | En position |

AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION

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

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définit avec comité technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage).
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis à la personne responsable du contrôle de sécurité.
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion.
- Une photo numérique du scellé numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, le numéro devra y être lisible.
- Cette photo devra être envoyée par mail **ou par message texte** au plus tard à **15h00** le jour du départ, avec le nom du bateau :
 - à l'adresse suivante: **Nathalie MONIER n.monier@orange.fr +33 6 71 24 77 29**
- *Le comité technique accusera réception de l'envoi.*
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le comité technique.
- Si la photo n'a pas été reçue dans le temps imparti, le comité technique déposera une réclamation.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaudra à l'absence de photo.

Mode d'emploi des scellés moteurs

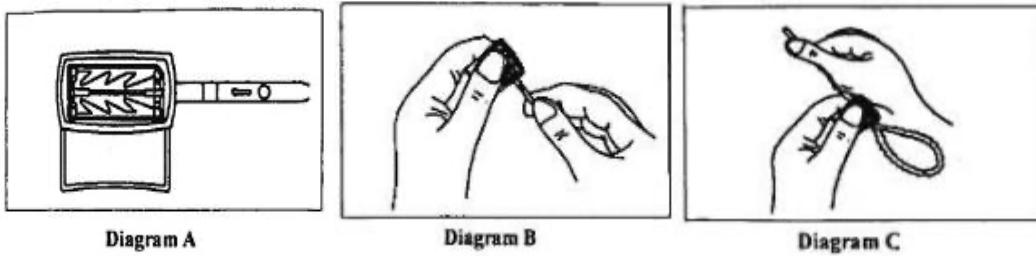


Diagram A

Diagram B

Diagram C

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

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

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

ANNEXE 8: - Guide des pénalités CIC Med Channel Race

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

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

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

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

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

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

Les pénalités sont divisées en 5 plages :

Plage 0 : Pénalité financière

Plage 1 : de 0 à 4 heures

Plage 2 : de 2 à 8 heures

Plage 3 : de 8 heures à DSQ

Plage 4 : DSQ

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

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

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

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

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
5. Est-ce que l'infraction a 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 0 | PLAGE 1 | PLAGE 2 | PLAGE 3 | PLAGE 4 |
|---|------------|---------|---------|----------|---------|
| | Financière | 0H à 4H | 2H à 8H | 8H à DSQ | DSQ |
| Avis de course | | | | | |
| AC 2 Publicité | X | | | | |
| AC 11 / 12 Obligations de présence | X | | | | |
| AC 13.2 Routage | | | | X | X |
| AC 15 Place au port | X | X | | | |
| AC 16 / IC 21 Limitation de sortie de l'eau | | X | | | |
| AC 17 Vacation radio | X | X | | | |
| Instructions de Course | | | | | |

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| IC 4.2 Rester à quai | | X | | | |
| IC 9 Zones interdites | | | X | | |
| IC 10.1 Déclaration de non-routage | | X | | | |
| IC 12.2.1 Veille téléphone / VHF | | | X | | |
| IC 12.4 AIS | | | X | | |
| IC 13 Aide extérieure | | | | X | X |
| IC14 Infraction chapitre 2 ou RIPAM | | X | | | |
| IC 14.1.3 Pénalité selon RCV 44.1b | | | | X | |
| IC 17.2 Rupture plombage | | X | | | |
| IC 17.3 Rupture plombage moteur | | | X | | |
| IC 17.5 Embarquement et débarquement de matériel | | X | | | |
| IC 18 Publicité de l'épreuve | X | | | | |
| IC 20 Semi-rigide d'assistance | X | X | | | |
| IC 22 Equipement de plongée | | X | | | |
| IC 23 Communication | X | | | | |
| Règles de classe ou RSO | | | | | |
| Infractions aux règles de classe ou aux RSO | | X | X | X | |

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs 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 ? | |
| 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 |

ANNEXE 9 : ANNEXE AUDIOVISUELLE

La CIC MED CHANNEL RACE met en place une couverture media d'envergure dès sa 1ère édition:

- avec un dispositif FRANCE TELEVISIONS / FR3 MEDITERRANÉE : **la minute CIC MED CHANNEL RACE** du mercredi 23 avril au dimanche 4 mai 2025 ; 12 sujets de 1'30"diffusés avant les JT du soir.

- avec les "**STORY DU LARGE**" : contenus sur les réseaux sociaux au quotidien via les images du bord

Ce dispositif nous conduit à formaliser les attentes que la production vidéo (Imagine In France) et photo (Jean-Marie Liot) ont vis à vis des **équipages, acteurs essentiels de la couverture** en sus de nos propres moyens de tournage.

1 / LES DEMANDES : AVANT L'ÉPREUVE :

- envoi d'une banque images vidéo à IMAGINE IN FRANCE
- envoi d'une banque images photos à SIRIUS EVENEMENTS: contact@sirius- events.com

2 / LES DEMANDES : PENDANT L'ÉPREUVE :

- envoi de 30" d'images quotidiennes
- envoi de 2 photos par jour

3/ PRÉCONISATION TOURNAGE POUR VOS IMAGES EMBARQUÉES

3.1 / PRINCIPES DE BASE TECHNIQUES

- Attention au son. Bien protéger le micro du vent
- Durée maximale de la vidéo : 1 min 30
- Durée minimale de chaque plan : 5 sec
 - Pas de mouvements brusques avec la caméra
 - Pas de zoom
 - Bien séquencer la vidéo : plans larges, plans serrés, interviews

3.2/ LES SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Type de format : MP4 - H264 – H265

Débit interne : 4Mbits/sec

Fréquence image : 25im/sec

Taille : 1920*1080 (paysage)

4./ CONTENU EDITORIAL

4/1Vidéo

Planter le décor avec ce moyen mémotechnique: les 5 W (en anglais)

- Who (xxx à bord de xxx)
- What (sur la Med Channel Race)
- When (2ème jour de course)
- Where (en Corse)
- Why (on a 25 noeuds, grosse houle et on vient de passer tel bateau)

- Racontez-nous vos choix sportifs, vos options, vos problèmes techniques, vos réparations, le trafic maritime

- Donnez-nous des infos sur votre stratégie, votre position dans la flotte

Ex: filmer les échanges en VHF si vous êtes à portée d'un autre concurrent, les échanges Iridium avec la terre Ex: filmer vos routages

- Donnez-nous des ETA sur les points de passage, sur l'approches des îles

- Racontez-nous les différents systèmes météo que vous rencontrez, décrivez-nous le paysage

Si possible filmez les manœuvres en les commentant

Racontez-nous les moments de répit, les repas, les changements de quart (si double), les réveils, la musique que vous écoutez, etc...

Filmez les rencontres en mer : cargo, dauphins, poissons

Impliquez l'équipage ou le co-skipper.

4/2 Photo (conseils Jean-Marie Liot)

Afin d'illustrer les articles de presse et les RS de Sirius : concernant la technique : photographiez des scènes de vie avec votre coéquipier (table à cartes, dormir, repas, réparations éventuelles), des selfies seul ou à deux. Allez chercher les embruns (Depuis le cockpit par exemple avec une vague sur le roof). N'hésitez pas à utiliser une perche pour écarter la GoPro (en mode photo) du bord. Tentez les scènes de nuit. Si vous photographiez un fait à l'extérieur du bateau (une rencontre, un autre concurrent,...) mettez une référence de votre bateau : filière, étrave, cockpit. Transmettez les tailles que vous souhaitez, (si possible au minimum 2000pixels de large). Et gardez dans votre ordi les photos en pleine définition afin de pouvoir les réutiliser ultérieurement. N'hésitez pas à nous remettre une clé usb ou un disque dur dès votre arrivée afin de copier vos médias. Nous vous rendons le tout directement ensuite.

3. 4/ COMMENT NOUS TRANSMETTRE VOS IMAGES ET PHOTOS

—> Via WhatsApp au 06 46 36 40 02

—> Via FTP

<ftp://ftp.cluster030.hosting.ovh.net>

Identifiant: ffqduod-IIF14

Mot de passe: SkippersNCR2025

4 / DROITS

La transmission d'images ou de photos dans le cadre de l'épreuve vaut cession des droits dans le cadre de la couverture media de la CIC NORMANDY CHANNEL RACE 2024.

Contact Production audiovisuel

Thomas Fournier 06 46 36 40 02

thomas.fournier@imageinfrance.com

ANNEXE 10. /APPENDIX 10.
Inspection de quille / Keel Inspection

NOM DU BATEAU (Name of the boat): N°

Nous, soussignés/*We, the undersigned*

SKIPPER: _____

CO SKIPPER: _____

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

« Le Skipper reconnaît avoir pris connaissance de la Prescription FFVoile (RSO - FFVoile n°3 Bis 2022/23) : RSO 3.02 : La décision de mener ou de faire mener une inspection telle que décrite dans l'annexe L des RSO relève de la seule et entière responsabilité du skipper.

RSO1.02.1 Selon la RCV 3, la décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. La sécurité d'un bateau et de son équipage est la seule et inaliénable responsabilité de la Personne Responsable du bateau, qui doit faire son possible pour s'assurer que le bateau est gréé au mieux, parfaitement en état de naviguer, et mené par un équipage expérimenté ayant suivi un entraînement approprié et physiquement en forme pour faire face à du mauvais temps. La personne Responsable doit aussi nommer une personne pour prendre en charge cette responsabilité dans le cas où elle-même serait dans l'incapacité de le faire.

"The Skipper acknowledges having read the Prescription FFVoile (RSO - FFVoile n°3 Bis 2022/23): OSR 3.02: The decision to conduct or have conducted an inspection as described in the OSR Annex L is the sole responsibility of the skipper."

OSR 1.02.1 Under RRS 3 the responsibility for a boat's decision to participate in a race or continue racing is hers alone. The safety of a boat and her crew is the sole and inescapable responsibility of the Person in Charge who shall do his/her best to ensure that the boat is fully found, thoroughly seaworthy and manned by an experienced and appropriately trained crew who are physically fit to face bad weather. The person in charge shall also assign a person to take over his responsibilities in the event of his/her incapacitation.

Fait à , le 2024
Location....., Date