



Cap-Martinique 2024

Avis de Course
1er Décembre 2022

LA TRINITE sur MER - FORT de FRANCE

Départ le Dimanche 14 Avril 2024

Table des matières

1 3

2 3

3 3

4 4

5 4

6 4

7 6

8 7

9 8

10 9

11 9

12 10

13 10

14 10

15 10

16 11

17 11

18 11

19 11

Annexe 1 Prescriptions of the Fédération Française de Voile Racing Rules of Sailing 2021-2024 **14**

Annexe 2 FFVOILE Prescriptions Applying when no international jury is designated on the event **15**

1 Préambule

La SAS TRANSATIRC conjointement avec L'Union Nationale pour la Course au Large (UNCL), Pôle Course du YACHT CLUB DE FRANCE (YCF), Club affilié à la Fédération Française de Voile (FFVoile) organisent la course Cap-Martinique 2024. Cette course au large en solitaire ou en double se disputera sur des bateaux jaugés IRC entre La Trinité sur Mer et Fort de France. C'est la seconde édition de la course.

AO désigne l'Autorité Organisatrice (AO), ici le YCF.

La mention « [DP] » dans une règle de l'Avis de Course signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

Prévention des violences et incivilités : La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs-trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es.

Suite à l'agression de l'Ukraine, la FFVoile a décidé le 2 mars 2022 de ne pas autoriser la participation de concurrents Russes et Biélorusses aux compétitions sur l'ensemble du territoire Français.

2 Nom

L'appellation officielle et seule autorisée est « **Cap-Martinique 2024** »

Ce nom doit être repris sur tous les supports de communication. Une charte graphique à respecter sera fournie à chaque équipage.

3 Règles

La course sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV 2021-2024).
Il est rappelé aux concurrents la règle 4 « Acceptation des règles » et notamment la règle 4.3 (c).
- Les Prescriptions Fédérales traduites pour les concurrents étrangers précisées en Annexe 1.
- La Règle IRC en vigueur au moment de la course
- La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace le chapitre 2 des RCV.
- Les Règles de Sécurité Offshore (RSO 2022-23) Catégorie 1 monocoque (Mo), World Sailing (WS)
- Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifié 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

- (a) à ou après son signal de départ, ou
- (b) 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, 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, une pénalité de 2 heures.

- Modification de la RCV 52
Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique agissant sur le seul cap du bateau.
- En cas de traduction de cet avis de course, le texte français prévaudra.

Dans l'éventualité d'une évolution du cadre réglementaire ci-dessus, un avenant à cet Avis de Course sera publié au plus tard le 1^{er} Avril 2024.

4 Publicité [DP]

En application de la Régulation 20 de World Sailing (Code de publicité) telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux devront porter les publicités choisies et fournies par l'organisateur.

5 Admissibilité

Les concurrents doivent se conformer à tous les protocoles sanitaires qui seront définis par l'AO en accord avec les autorités compétentes.

6 Expérience préalable requise.

Chaque membre d'équipage devra avoir effectué une navigation significative d'au moins 300 milles en course ou 400 milles hors course et dans la configuration, solo ou double, de la Cap Martinique 2024.

Chaque membre d'équipage devra faire parvenir à l'AO un document décrivant son expérience de course au large.

La Direction de Course et/ou l'organisation pourront demander de réaliser un parcours d'observation à un équipage inscrit et dont les modalités seront définies en temps voulu. Le parcours, sa longueur, la date et l'heure de départ devront être arrêtés une semaine au moins avant la date prévue de départ du parcours de qualification en accord avec la Direction de Course.

La conformité à l'expérience requise de chaque équipage à Cap Martinique sera confirmée formellement par l'organisateur.

6.1 Bateaux admis à courir

- Suivant chapitre 3.03 des RSO : Normes de construction de coque : Ce chapitre s'applique intégralement.
- Suivant chapitre 3.04 des RSO : Stabilité monocoques

Cela signifie que pour les bateaux dont le 1^{er} de la série est postérieur à 1/07/1996, la certification CE suffit.

La plaque CE appliquée sur le bateau (CAT A) et le N° CIN gravé sur la coque arrière tribord) atteste que le bateau est conforme en STIX et AVS.

Pour tout ce qui est antérieur à 1996 et pour les bateaux non certifiés CE, dossier de stabilité comprenant un test réel de stabilité doit être présenté. Ce dossier doit être réalisé par un expert agréé par les organisateurs.

La longueur de coque (LH) doit être comprise entre 8,50m et 12,00m.

Les bateaux doivent être équipés d'un moteur fixe, apte à une propulsion sur eau plate de 5 nœuds minimum.

6.2 Équipements

- La Règle IRC 21.1.5 e) est modifiée : une Grand-Voile de rechange est autorisée à bord et peut être utilisée en course pourvu que ses dimensions soient conformes (égales ou inférieures) à celles indiquées sur le certificat IRC (P, E, MHW, MTW, MUW, mesures de gréement P et E).
- La surface du plus grand foc (HSA sur le certificat IRC), ne sera pas inférieure à celle calculée selon la formule : $0.5 * J * FL * 0.85$.
- Les bateaux et leurs équipements doivent être en conformité avec la Catégorie 1 Mo des RSO en vigueur au moment du départ, monocoque.
- Une balise individuelle PLB est obligatoire pour chaque membre d'équipage
- Un panneau solaire portatif ou un/des packs batteries scellés dans des poches est obligatoire pour assurer une alimentation de secours des téléphones Iridium et Iridium Go.
- Les bateaux ne doivent pas avoir à bord de systèmes de transfert de charges non déclaré, ni de contenants étanches permettant le stockage d'eau de mer.
- L'eau douce embarquée devra être obligatoirement disposée dans des jerricans ou contenants qui devront être saisis à poste fixe. Une quantité d'eau douce réservée exclusivement à la consommation de 40 litres minima par personne est requise au départ. Cette quantité ne se substitue pas à la règle 3.21.3 des RSO qui s'applique.
- En dérogation de la règle 15.2.d, les pilotes automatiques sont autorisés
- En dérogation de la règle 41 des RCV 'Aide extérieure', seules les applications Predictwind/t Squid/Avallon/Sailgrib/Zygrib/Dorado avec routage déporté sont autorisées.

6.3 Jauge.

Seuls les bateaux répondant aux Règles de Classe IRC en vigueur au moment de la course avec un TCC supérieur à 0,977 et inférieur à 1,081 seront admis à courir.

Les certificats IRC des bateaux devront être basés sur :

- Un certificat « Endorsed » émis postérieurement à 2020, **ou**
- Un certificat de pesée émis par une Autorité Déléguée (Règle IRC 4.1) postérieur au 1^{er} janvier 2021

Les données constitutives du Certificat IRC devront parvenir à votre **Autorité de Rating** au plus tard le 2 Avril 2024. Aucune modification du certificat établi sur la base de ces données ne sera autorisée ultérieurement à moins que la modification ne résulte de :

- De la correction d'une erreur commise par le RORC ou l'UNCL,
- D'une inspection d'équipement,
- D'une réclamation sur le rating.

Radeaux de survie, ancres et lignes de mouillage, embrayage moteur, réserves d'eau pourront être plombés avant le départ de la course. L'intégrité de ces plombages pourra être contrôlée à l'arrivée.

6.4 Catégorisation des concurrents World Sailing (WS) :

La course est ouverte principalement aux concurrents de groupe 1 (suivant graduation à jour sur le site internet de WS). Pour les concurrents de groupe 3, le CV nautique du concurrent fera l'objet d'un examen de la part de l'organisateur qui confirmera ou non au concurrent son admissibilité. En aucun cas un coureur ne pourra être rémunéré directement ou indirectement pour courir la course.

6.5 Conditions d'aptitudes physiques et médicales

La course est ouverte à toute personne âgée d'au moins 18 ans à la date du départ. Conformément au règlement médical de la FFVoile, le skipper et le co-skipper devront obligatoirement fournir au médecin référent de l'épreuve avant le 15 mars 2024 un dossier médical comprenant :

- Obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans
- Obligatoirement les résultats d'une échocardiographie
- Un questionnaire médical à remplir et à signer par le coureur et son médecin traitant

Les skippers et co-skipper devront être en possession pour les ressortissants français d'un certificat de stage World Sailing (Formation à la Survie + PSMer) en cours de validité et pour les non ressortissants français :

- Soit le certificat tel que décrit ci-dessus,
- Soit un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01. Cette formation doit être « World Sailing Approved » et le certificat doit satisfaire la RSO 6.05.2.

6.6 Nombre de bateaux admis :

Le nombre maximal de bateaux inscrits est limité à 60. En cas de nécessité, une liste d'attente sera ouverte par ordre chronologique, la date de virement ou la date d'envoi postal seront seules prises en compte. Des places supplémentaires pourront être attribuées à la discrétion de l'organisateur.

7 Environnement et aspect sociétal

7.1 Développement durable

Cap-Martinique souhaite que l'ensemble des acteurs de l'épreuve portent une attention particulière à cet aspect.

Les recommandations RSO de WS dans son préambule concernant le code de l'environnement pour les courses offshore sont applicables.

Les bouteilles d'eau en plastique ne sont pas autorisées à bord.

La conservation des déchets étant obligatoire pendant la traversée, il est demandé à tous les concurrents d'évaluer avant le départ de la course leur impact déchets tant qualitatif que quantitatif. Une attention particulière en cette matière portera sur le recyclage ou la réutilisation possible des emballages.

L'organisateur cherchera par tout moyen à sa portée de promouvoir toute bonne résolution ou système permettant de réduire l'impact sur l'environnement.

7.2 Parrainage d'associations

Chaque bateau devra obligatoirement porter les couleurs d'une association de soutien sociétal et/ou de développement durable. Par les valeurs qu'ils soutiendront, les concurrents pourront se faire le relais de contacts fructueux entre leur association et des entreprises ou entités susceptibles de la soutenir.

7.3 Nom de course du bateau

Le nom de course, choisi par le skipper, du bateau ne devra pas dépasser 30 digits et comportera au moins l'identification de la cause soutenue.

8 Inscription

Les demandes d'inscription démarreront le samedi 3 décembre 2022 à 08 :00 TU et s'effectueront via <https://cap-martinique.com> .

L'inscription deviendra définitive lorsque le bateau et son équipage auront satisfait aux dernières vérifications à La Trinité sur Mer durant la semaine précédant le départ.

8.1 Inscriptions : Frais et liste d'inscrits.

Les frais d'inscription sont de 2208,33 € HT + TVA en vigueur pour les solitaires et 2583,33 € HT + TVA en vigueur pour les doubles (soit 2650€ TTC pour les solitaires et 3100€ TTC pour les doubles). Les frais d'inscription sont gratuits pour les équipages ayant abandonné en course lors de la première édition.

Afin de réserver une place numérotée dans la liste des inscrits, une présentation succincte de l'équipage décrivant ses motivations pour effectuer cette épreuve, pour le skipper (**et co-skipper si équipage double**) : Nom, Prénom, date de naissance, photo, coordonnées complètes skipper, ainsi qu'un versement de 1200 € TTC devront être effectués à l'ouverture du dossier.

Cet acompte est non remboursable :

- En cas de forfait du bateau et/ou
- Si l'évènement est annulé en raison de la pandémie COVID 19 ou de toute autre cause sanitaire,
- Si l'organisateur n'obtient pas les autorisations nécessaires.

Cet acompte est remboursable aux coureurs dont la candidature n'aurait pas été retenue.

Le solde devra être versé le 1^{er} Février 2024 au plus tard. Tout retard entraînera l'annulation de l'inscription sans remboursement de l'acompte.

Les versements devront impérativement être effectués par virement (RIB en annexe) ou par chèque à l'ordre de TRANSATIRC et expédiés à l'adresse suivante :

SAS TRANSATIRC
GORE-LANNEGUY
29340 RIEC SUR BELON

8.2 Dossier d'inscription.

Les pièces constitutives du dossier d'inscription, hors frais d'inscription, devront être fournies via le site Internet de la course comme suit :

- Au plus tard le 1^{er} Mars 2024 ; (une pénalité de 10 € par document non remis à la date limite sera appliquée, le montant des sommes collectées sera reversé à la SNSM) :
 - Une présentation de l'association que l'équipage souhaite aider.
 - Licence(s) FFVoile compétition valide(s) pour la course,
 - Les concurrents étrangers non licenciés FFVoile doivent justifier d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 2 millions d'euros ou équivalent.
 - Caractéristiques précises de l'expérience nautique requise et CV nautique des membres de l'équipage
 - Catégorisation WS
 - Bateau : Type, copie acte de francisation ou équivalent, photo.
 - Livret du radeau de survie, à jour de révision.
 - Le numéro MMSI du bateau.
 - Les n° MMSI des balises personnelles AIS.
 - La fiche de codage de la balise de détresse de type SARSAT.
 - La fiche de codage de la balise individuelle de détresse de type PLB pour les solitaires.
 - Licence VHF avec indicatif.

- Au plus tard le 2 avril 2024, les documents suivants seront requis :
 - Par voie séparée électronique à l'adresse suivante, docteur@cap-martinique.com le dossier médical, avec si nécessaire une traduction en Français requis au chapitre 4.6
 - Les attestations de réussite aux stages de survie World Sailing (Survie et PSMer) ou équivalent pour les coureurs étrangers.
 - Attestation d'assurance valable pour la course dans la configuration d'équipage. Les bateaux doivent être couverts par une assurance RC couvrant tous dommages causés aux tiers avec une couverture minimale d'un montant de 2 millions d'€ ou équivalent couvrant la zone de navigation.
 - La carte d'autorisation de port de publicité délivrée par FFVoile si applicable. ([voir http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/cartepub.asp#gsc.tab=0](http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/cartepub.asp#gsc.tab=0))
 - Copie du certificat IRC 2024 en cours de validité.
 - Fiche sécurité avec contacts terre et infos sécurité.
 - Le numéro de téléphone satellite et l'adresse email satellite du bord
 - Les numéros de téléphone mobile du bord du skipper et co-skipper pour les doubles.
 - Plan déchets précis.

En fonction des Partenariats mis en place dans le cadre de la course et de la situation sanitaire, ce programme pourra être complété et /ou précisé ultérieurement.

A La Trinité sur Mer :

Samedi 6 avril 2024 09 :00	Les bateaux concurrents doivent être amarrés au ponton qui leur sera réservé sauf dérogation accordée par l'organisation.	
Samedi 6 Avril 2024 18 :00	Pot d'accueil et présentation des équipages et Associations	
Lundi 8 avril 2024 09 :00	Présence obligatoire des bateaux et d'un représentant	
Du lundi 8 au vendredi 13 avril 2024	De 09 :00 à 18 :00	Confirmation des inscriptions Contrôles et inspections d'équipements (jauge et sécurité) Remise des Instructions de course
Jeudi 11 avril 2024	A partir de cette date, présence de tous les équipages obligatoire jusqu'au départ Briefing sécurité et Instructions de course* (horaire à confirmer)	
Jeudi 11 avril 2024 19 :30	Dîner des équipages *	
Dimanche 14 avril 2024 09 :00		Briefing météo départ*
Dimanche 14 avril 2024 15 :00		Départ

*Présence obligatoire des équipages.

En fonction des conditions météo prévues au 14 Avril 2024, la Direction de Course et l'AO attirent expressément l'attention des concurrents sur le fait que la date de départ pourra être modifiée y compris en anticipant le départ de 24h maximum (sera annoncé le jeudi 11 Avril 2024 au plus tard).

A Fort de France :

La présence des coureurs arrivés est obligatoire :

- A la remise des Prix : La proclamation officielle des résultats et la Remise des Prix qui aura lieu le Samedi 11 mai 2024.
- Au déjeuner ou dîner qui aura lieu avant ou après la remise des prix (Horaire à confirmer)

10 Instructions de course

Les instructions de course (IC) et leurs annexes seront disponibles, au plus tard, le 08 avril 2024.

La RCV 41 s'applique.

Le routage ou l'analyse météo personnalisée effectué(e) par un tiers sont interdits.

Une déclaration sur l'honneur sera signée par le skipper et le co-skipper lors de la confirmation des inscriptions à La Trinité sur Mer.

11 Équipement de sécurité et contrôle

Une balise de positionnement sera fournie à chaque équipage contre remise d'une caution de 600€.

La cartographie sera rafraîchie plusieurs fois par jour et les positions seront disponibles sur le serveur de la course par ftp. Des essais seront effectués la semaine précédant le départ. Les concurrents devront avoir un moyen de communication par satellite en état de recevoir et d'émettre à partir du 2 Avril 2024 au plus tard.

Des contrôles de jauge et de sécurité seront effectués par des Contrôleurs d'équipement Course au Large et/ou par le Comité Technique à partir du lundi 08 Avril 2024, 09 heures, date et heure à partir desquelles chaque bateau devra occuper

la place qui lui a été attribuée et au moins un représentant devra se trouver à son bord.

Des pré contrôles pourront être effectués par l'organisation dès le Samedi 6 avril 2022.

12 Parcours

Départ : Baie de La Trinité sur Mer, France

Arrivée : Baie de Fort de France, Martinique

Marque de parcours : l'île de Porto Santo, Archipel de Madère au Portugal, sera à laisser à Tribord

Distance : environ 3800 milles.

13 Escale

- Un bateau peut entrer au moteur (ou en remorque en cas de panne moteur) dans un port et/ou en sortir, rejoindre et/ou quitter un mouillage, sur une distance maximale de 2 milles à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'une telle manœuvre n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Des personnes étrangères à l'équipage peuvent monter à bord uniquement lorsque le bateau est au moteur ou en remorque.
- Lorsque le bateau est au mouillage, ou amarré sur une bouée, ou à couple d'un navire mouillé, ou à quai dans le port ou l'abri, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé. L'équipage peut débarquer.
- Un arrêt avec assistance extérieure, ou amenant l'équipage à quitter son bateau, ne serait-ce que quelques instants, ne peut être inférieur à 12 heures. Ceci ne s'applique pas au port de La Trinité sur Mer.

Le temps limite de toute escale technique ne pourra dépasser un cumul de 72 heures et ce quel que soit le nombre d'escales. A partir du moment où un bateau touchera terre, ou sera mouillé, il sera considéré en escale technique jusqu'au moment où il reprendra la course, c'est-à-dire au moment où il quittera son mouillage. Au-delà de ces 72 heures cumulées, le concurrent sera classé DNF sans instruction.

Toute escale devra faire l'objet d'une communication avec la direction de course au plus vite avec un compte rendu de la situation, un rapport de mer sur les avaries. Le skipper devra avertir le Directeur de Course avant de repartir pour reprendre sa course.

14 Système de pénalité

Les pénalités appliquées en cas d'infraction ou de réparation, après instruction par le jury, seront des pénalités en temps.

15 Classement

Le système de calcul des temps compensés utilisé sera le temps sur temps, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

Un classement solo et un classement double en temps compensé seront établis.

Le classement général Overall sera basé sur les temps compensés établis de tous les bateaux.

Pour les séries de bateaux ayant une même désignation commerciale (exemple Figaro 2) dont le nombre d'inscrits est supérieur à 5, un classement distinct en temps réel sera établi à condition que ces bateaux possèdent un TCC IRC identique.

16 **Accueil – Places au port**

Gratuité à La Trinité-sur-Mer du Vendredi 05 Avril 2024 jusqu'au départ officiel de la course.

Gratuité à Fort de France à partir de la date d'arrivée du bateau pour une durée minimum de cinq jours et au plus tard jusqu'au 12 mai 2024. En fonction des aspects logistiques qui seront mis en place en Martinique, les bateaux pourront être amenés à changer de mouillage sur demande de l'organisateur.

17 **Prix**

Ils seront communiqués dans les Instructions de Course. Il n'y a pas de prix en espèces.

18 **Prise en compte d'un risque sanitaire**

En s'inscrivant à la Cap-Martinique 2024, tout équipier a connaissance et a pris en compte les risques sanitaires de type COVID 19. Chaque équipier est parfaitement conscient :

- Des mesures d'hygiène et de distanciation physique, dits « gestes barrières » à observer en tout lieu et à tout moment, ainsi que des dispositions complémentaires éditées par le ministère des sports,
- Du risque de contamination accentué par la proximité d'une autre personne, notamment en navigation sur voilier en équipage ou double, ou toute autre situation de proximité de moins d'un mètre, sans les protections renforcées adéquates,
- Que malgré la mise en œuvre de moyens de protection renforcés, la pratique peut exposer à un risque sanitaire,
- Que malgré les dispositions prises et les moyens engagés, l'établissement d'accueil, l'organisateur et ses partenaires, ne peuvent garantir une protection totale contre une exposition et une contamination.
- Que toutes ces mesures visent à préserver la santé et les capacités physiques de l'ensemble des pratiquants

19 **Décision de courir et responsabilité**

Les skippers et co-skippers participeront à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur propre responsabilité à tous les effets. Il appartiendra à chaque skipper et co-skipper de juger en fonction de ses connaissances, des équipements dont il dispose, de la force du vent, des prévisions météorologiques, etc.... de l'opportunité de prendre ou de ne pas prendre le départ de l'épreuve ou de la continuer (Règle Fondamentale 4 des RCV).

Tout renseignement que tout membre de l'AO pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel par exemple un avis de coup de vent, constituera un élément parmi d'autres sur lesquels le skipper pourra fonder sa décision sans que cela puisse engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.

La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limitera à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne pourra être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- Les vérifications que le Comité Technique, soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury serait amené à faire, auront pour seul but de s'assurer que les règles ont été respectées.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager la responsabilité de l'AO que si elle a accepté explicitement cette demande, soit elle-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en sera en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

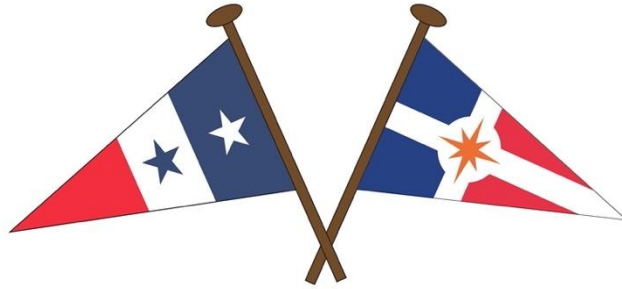
Les skippers sont personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qu'ils pourraient causer à un tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Les skippers seront responsables vis-à-vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles individuelles et dommages de la course.

L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.

Le présent Avis de Course rappelle qu'il est fait obligation à tout bateau (Règle Fondamentale 1.1 des RCV) de porter toute l'assistance possible à tout bateau ou toute personne en péril lorsqu'il sera en position de le faire, conformément aux dispositions internationales en vigueur.

Dans ce cas et après déroutement, le skipper devra fournir dès que possible à la Direction de Course et au Comité de Course, tous les éléments permettant de formuler une éventuelle demande de réparation.

Le Jury se prononcera sur cette demande de réparation dès qu'il aura reçu les éléments nécessaires.



UNCL, Pôle Course du Yacht Club de France
Téléphone : +33 1 40 60 43 10
41, avenue Foch
75116 PARIS

Contacts : Jean-Philippe Cau : +33 680 114 384
Thibaut Derville : +33 611 37 86 15

SAS TRANSATIRC
877 858 092 RCS de Quimper
transat@cap-martinique.com
3, LD GORE-LANNEGUY
29340 RIEC SUR BELON

RIB SAS TRANSATIRC pour les virements liés à l'inscription et son acompte

DOMICILIATION

Code établissement Code guichet Numéro de compte Clé RIB

12906 00038 57454362162 58

IBAN (International Bank Account Number)

FR76 1290 6000 3857 4543 6216 258

Code BIC (Bank Identification Code) - Code swift:

AGRIFRPP829

adresses utiles :

Direction de l'organisation : Thibaut Derville thibaut@cap-martinique.com et Jean-Philippe Cau jean-philippe@cap-martinique.com

Responsables de la chaîne d'inscription (tous documents relatifs à l'inscription et au dossier sportif) : Manu et Tanguy Duprez manu@cap-martinique.com

Directeur de Course : dc@cap-martinique.com

Médecin de la Course : docteur@cap-martinique.com

Responsables communication de l'événement : agence Disobey disobey@cap-martinique.com

Responsables des relations avec les causes Développement Durable et Sociétal soutenues par les coureurs : France Bonduelle et Pascale Verwaerde france@cap-martinique.com

Annexe 1

Prescriptions of the Fédération Française de Voile Racing Rules of Sailing 2021-2024

(* FFVoile Prescription to **RRS 64.4** (*Decisions on protests concerning class rules*):

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 67** (*Damages*):

Any question or request related to damages arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a jury.

A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit liability for damages.

(* FFVoile Prescription to **RRS 70. 5** (*Appeals and requests to a national authority*):

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile Prescription to **RRS 76** (*Exclusion of boats or competitors*)

An organizing authority or race committee shall not reject or cancel the entry of a boat or exclude a competitor eligible under the notice of race and sailing instructions for an arbitrary reason.

(* FFVoile Prescription to **RRS 78.1** (*Compliance with class rules; certificates*):

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 86.3** (*Changes to the racing rules*):

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 88** (*National prescriptions*):

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

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 91(b)** (*Protest committee*):

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

Annexe 2
FFVOILE Prescriptions
Applying when no international jury is designated on the event

FFVoile Prescription to **RRS 25** (*Notice of race, sailing instructions and signals*):

For events graded 4 and 5, standard notices of race and sailing instructions including the specificities of the event shall be used. Events graded 4 may have dispensation for such requirement, after receipt of FFVoile approval, received before the notice of race has been published.

For events graded 5, posting of sailing instructions will be considered as meeting the requirements of RRS 25.1 application.

FFVoile Prescription to **APPENDIX R** (*Procedures for appeals and requests*):

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – email: jury.appel@ffvoile.fr, using preferably the appeal form downloadable on the website of Fédération Française de Voile: <http://espaces.ffvoile.fr/media/127235/formulaire-dappel.pdf>