

AVIS DE COURSE

TRANSAT Niji 40

DE BELLE-ÎLE-EN-MER à MARIE GALANTE
Class40

Départ le dimanche 7 avril 2024

SOMMAIRE

Préambule : avertissement et abréviations	Page 2
1. Organisation générale	Page 2
2. Organisation technique	Page 2
3. Règles	Page 3
4. Publicité, décoration, reconnaissance	Page 3
5. Admissibilité, inscriptions	Page 4
6. Qualifications	Page 5
7. Programme	Page 6
8. Parcours, temps limite	Page 6
9. Contrôles de jauge et d'équipements	Page 7
10. Instructions de course	Page 7
11. Classement – Prix	Page 7
12. Droits d'utilisation d'image	Page 7
13. Communication	Page 7
14. Assurances	Page 7
15. Responsabilités	Page 8
16. Positionnement	Page 9
17. Aide extérieure	Page 9
18. Contacts	Page 10

ANNEXES

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

La mention [DP] dans une règle signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification. Placer [DP] au début de chaque règle à laquelle cela s'applique.

0 - PREAMBULE : Abréviations et définitions

AC : Avis de Course

AO : Autorité Organisatrice

Concurrent : il est composé du Skipper, de son équipage, de l'équipe à terre, des sponsors

FFV : Fédération Française de Voile

WS : World Sailing

Équipage : le Skipper, ses équipiers

IC : Instructions de Course

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.

Un concurrent ou accompagnateur qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69

1 - ORGANISATION GENERALE

1.1. Autorité Organisatrice

L'épreuve est organisée par la S.A.S. ULTIM SAILING (l'Autorité Organisatrice ou AO), dont le siège social est situé Heron Building, 66 avenue du Maine – 75014 Paris, représentée par Emmanuel BACHELLERIE et Mathieu SARROT.

L'épreuve est organisée sous l'égide de la Fédération Française de Voile (FFVoile).

1.2. Nom de la course

Le nom officiel de la course est « Niji 40 – de Belle-Île en Mer à Marie-Galante ».

1.3. Objet et positionnement

LA TRANSAT Niji 40 – de Belle-Île en Mer à Marie-a pour objet de réunir les navires adhérents de la Class40 sur une transat entre Belle-Île-en-mer et Marie Galante, en équipage (3).

2 - ORGANISATION TECHNIQUE

2.1. Direction de Course

La Direction de Course est organisée comme suit :

- Directeur de Course : en cours d'identification
- Adjointe : Claire Renou

2.2. Missions de la Direction de course

Le Directeur de Course, missionné par l'AO et habilité par la FFVoile, gère l'ensemble des aspects nautiques et de sécurité de la course. Il collabore avec la FFVoile et les arbitres désignés pour l'ensemble des aspects sportifs et réglementaires de la course, la rédaction des textes officiels, ses prestataires et la Class40.

2.3. Prestataires en relation avec la Direction de Course

La Direction de Course assure le suivi des prestations et fournisseurs suivants :

- Assistance Météorologique
- Assistance Médicale (*)
- Classements
- Localisation

(*) Médecin référent

Un médecin référent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, pour étudier le dossier médical de chaque membre d'équipage, conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile,

(http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf).

2.4. Arbitrage

Les arbitres seront désignés par la FFVoile conformément à la réglementation. Un jury international sera constitué par la FFVoile. Conformément à la RCV 70.5, ses décisions seront sans appel. Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, Email, VHF ou tout autre moyen radio, la RCV N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

3 - REGLES

3.1. Textes et langue officielle

La langue officielle pour l'ensemble des documents officiels est le français. Cependant, dans l'éventualité où un des participants serait anglophone, l'ensemble des documents serait diffusé en français et en anglais. En cas de litige, seule la version française ferait foi.

3.2. Règles applicables

La course sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV).
- Les règles de la Class40
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers seront précisées dans un avenant ultérieur à l'AC.
- Les règlements fédéraux.
- L'annexe W sur les waypoints virtuels, (insérée dans les IC)
- La Réglementation Spéciale Offshore catégorie 1 (RSO 1), avec les modifications précisées dans les règles de classe de la Class40 et les exemptions/dérogations validées par la FFVoile.
- La partie B du Règlement International pour prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 (quand les bateaux se rencontrent), soit 30 milles après le départ et à partir de 30 milles avant la ligne d'arrivée ainsi qu'entre le coucher et le lever du soleil, ou par mauvaise visibilité.
- Le présent Avis de course et ses avenants éventuels
- Les instructions de course et les avenants éventuels
- Les règlements fédéraux

3.3 L'heure locale Française (TU + 2) est l'heure légale durant toute la course, les temps forts à Marie-Galante seront diffusés en heure locale.

4 - PUBLICITE – DECORATION – RECONNAISSANCE [DP] [NP]

4.1. Publicité

En application de la réglementation 20 de World Sailing (WS) - Code de publicité, (telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile), les bateaux sont tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'AO.

Les bateaux sont tenus d'arborer les éléments de visibilité fournis par l'AO à partir de leur arrivée à Lorient puis à Belle-Île-en-mer jusqu'à la fin de l'épreuve.

4.2. Marques de reconnaissance

4.2.1. Pavillons de course

Tout bateau inscrit à la course devra arborer dans son gréement (haubans) 1 pavillon de course de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1,50 m au-dessus du pont), à partir de leur arrivée à Lorient puis à Belle-Île-en-mer. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'évènement à quai, puis lors de la sortie du port, et ce pendant 15 milles après le franchissement de la ligne de départ et 15 milles avant le franchissement de la ligne d'arrivée.

4.2.2. Flammes ou pavillons

A quai, l'envoi des flammes en arrière du mât ainsi que les pavillons portant le nom du bateau, le logo ou la marque déposée des partenaires du bateau, sont autorisés.

Par ailleurs, les concurrents (cf. art 5.2 ci-dessous) s'engagent à hisser dans les étais de leur bateau une ligne de pavillons de l'AO et de ses partenaires, fournie par celui-ci au plus tard le jour de la date limite de l'arrivée des bateaux en rade de Lorient puis à Belle-Île-en-mer. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'évènement à l'exception des périodes de navigation et rester à bord pendant la traversée.

4.2.3. Marquage Grand-Voile

Tout bateau inscrit devra porter des marquages de Grand-voile prévus par l'AO. Les dimensions de ces marquages sont 1,50 mètres de diamètre. Les transferts seront fournis par l'AO à partir du 15 janvier 2024, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du Skipper.

4.3. Respect et infraction aux règles de publicité

4.3.1. Respect du nom et de la charte graphique de l'évènement

Tout bateau inscrit à l'évènement s'engage à respecter le nom de la course, dans son intégralité, dans sa communication et sa promotion.

4.3.2. Pénalités en cas d'infraction aux règles de publicité

Pour toute infraction aux règles de publicité ci-dessus, le concurrent fautif pourra être pénalisé financièrement. Le barème sera indiqué dans les IC.

5 - ADMISSIBILITÉ – INSCRIPTIONS

5.1. Bateaux admissibles

La course est ouverte aux bateaux conformes à la jauge Class40.

La course se court en équipages de 3 personnes. Les bateaux devront avoir l'armement de sécurité correspondant au nombre d'équipiers et aux RSO1.

5.2. Dossiers d'inscription

Les inscriptions se font en ligne via le formulaire ci-après : [LIEN](#)

Le dossier d'inscriptions et les frais d'inscriptions sont à compléter et à régler avant le 31 janvier 2024.

5.3. Droits d'inscription

Les droits d'inscription s'élèvent à la somme de 4 320 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus), payables par virement bancaire le 31 janvier au plus tard.

Les règlements sont à adresser par virement en précisant le nom du skipper et du bateau sur le compte suivant : IBAN FR76 1380 7005 6102 8219 1166 351. L'inscription ne sera définitive que si toutes les conditions d'admission ont été remplies

Les frais d'inscription ne seront remboursés qu'en cas de force majeure tels que des incidents climatiques d'envergure ou une pandémie, par exemple. Des frais de dossier de 800€HT seront retenus pour tout désistement.

5.4 Admissibilité des équipages

a) Les membres d'équipage Français doivent présenter leur licence Club FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition ou leur licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile en compétition et d'un certificat de stage World Sailing (Formation survie et formation Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing.

b) Les membres d'équipage non-ressortissants français doivent :

- Justifier de leur appartenance à une autorité nationale membre de World Sailing et d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 2 millions d'euros et présenter un certificat médical d'absence de contre-indication à la pratique de la voile ou du sport en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais),
- Justifier des certificats World Sailing (Formation survie et formation Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing,
- Ou des certificats de formation à la survie et aux premiers secours tel que requis dans les articles RSO 6.01 et 6.05.2. Cette formation doit être « World Sailing Approved ».

5.5 Documents médicaux concernant les membres d'équipages :

La commission Médicale de la Fédération Française de Voile rappelle qu'il est de la responsabilité de chaque membre d'équipage :

- de s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course,
- d'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.

Chaque membre d'équipage engagé doit fournir au **plus tard le 19 février 2024, les documents suivants** :

- la fiche médicale complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et la signature du concurrent <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp> ,
- le compte-rendu d'une échographie cardiaque,
- le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans.

L'ensemble de ces documents médicaux devra être transmis au médecin référent par courriel ou sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité à l'adresse du médecin référent. Le nom et les coordonnées du médecin référent seront communiqués dès que possible.

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du concurrent sur le plan médical.

La liste type des médicaments de la pharmacie du bord conforme à la catégorie RSO 1 se trouve sur le site de la FFVoile Annexe 6 du règlement de la commission médicale <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp>

6 - QUALIFICATIONS

Tous les navigants ayant participé et fini la Route du Rhum – Destination Guadeloupe (2018 ou 2022) ou la Transat Jacques Vabre (2019 / 2021 / 2023) ou la NCR (2020 / 2021/ 2022 /2023) ou Les Sables - Horta (2021 / 2023) seront automatiquement qualifiés. Pour tout équipage n'ayant participé à aucune des épreuves précitées, une qualification de 750 milles nautiques sera requise incluant, au moins, 250 milles à effectuer par 20 nœuds de vent minimum.

7 - PROGRAMME

Programme avant le départ de la course

- 14 mars 2024 : Conférence de presse de présentation de l'épreuve avec présence obligatoire de l'Équipage.
- 30 mars au plus tard : arrivée des bateaux à Lorient ou Larmor Plage.
- 30 mars : Accueil technique des skippers & briefing d'accueil à 18h00 suivi d'un pot des équipages.
- 31 mars : 10h00 début des contrôles de sécurité et de jauge.
- 3 avril : Briefing sécurité et instructions de course à 15h00 (Préciser nbre de présence).
- 4 avril : Fin des contrôles à 12h, prologue entre la rade de Lorient et Belle-Île en mer et soirée officielle.
- Du 4 au 7 avril : Événements bellillois de la course.
- Vendredi 5 avril 2024 : Présentation des skippers.
- Samedi 6 avril : Briefing départ à 16h00.
- Dimanche 7 avril 2024 : Départ de la Transat Niji à 13h.

Programme après l'arrivée :

Les bateaux devront rester à Marie-Galante à Saint Louis jusqu'au lendemain de la remise des prix à Marie Galante.

La présence de l'Équipage est obligatoire à la remise des prix organisée à Marie-Galante.

- A partir du 21 avril : Arrivées des voiliers
- Vendredi 19 avril : Ouverture des festivités
- Rencontre avec les écoles de l'île : semaine du 22 avril
- Mercredi 24 avril en équipage : Grand Prix des îles de Guadeloupe
- Vendredi 26 avril : Remise des prix et soirée officielle

8 - PARCOURS - TEMPS LIMITE

8.1. Date de départ

Le départ de la course sera donné le Dimanche 7 avril 2024 à 13h00. En cas de circonstances exceptionnelles, l'AO pourra avancer de 24h00 ou reporter le départ de la course. Une telle décision ne sera pas motif à demande de réparation d'un bateau. (Ceci modifie la RCV 60.1(b)).

8.2. Parcours

Le parcours de l'épreuve est une Transat entre Belle-Île-en-mer et Marie-Galante. Les concurrents devront contourner l'île de la Désirade en la laissant à bâbord puis contourner l'îlet à Cabrit aux Saintes en la laissant à tribord avant de rejoindre la ligne d'arrivée.

La Direction de course indiquera les coordonnées géographiques des DST interdits à la navigation dans les IC.

8.3. Temps limite

Le temps limite pour finir la course est de 30 jours après le départ de la course.

9 - CONTROLES DE JAUGE ET D'ÉQUIPEMENTS [DP]

Tous les bateaux seront contrôlés avant le départ de la course par le Comité Technique. Un planning sera établi avant l'arrivée des bateaux à Belle-Île-en-mer.

Un bateau non conforme ne pourra pas prendre le départ de la course.

10 - INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront disponibles au plus tard le 7 mars 2024.

11 - SYSTEME DE PENALITE

Sauf en cas de pénalités financières, une infraction aux règles pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité en temps pouvant aller jusqu'à la disqualification.

12 - CLASSEMENT DE LA TRANSAT Niji ET PRIX

Un classement de la course au temps réel sera établi après application des décisions du jury.

Des prix seront attribués sous forme numéraire selon le classement de la course. Le montant sera fixé par un avenant à cet AC.

13 - DROITS D'UTILISATION D'IMAGE

En application de la loi n° 2003-708 du 1er août 2003, relative à l'organisation des activités physiques et sportives, il est rappelé que l'inscription de chaque membre d'équipage à la Transat Niji implique que son image et son nom, l'image de son bateau, celle de ses sponsors et partenaires ainsi que celle de ses équipes à terre et des membres de sa famille présents à Belle-Île-en-mer et à Marie-Galante (lieux publics, salle de presse, pontons, bateaux aux pontons, bateaux accompagnateurs), puissent être utilisées, par l'AO, et par les prestataires missionnés pour la communication de la course, pour la communication et/ou la valorisation, et ce, sur tous territoires, tous supports, sans limitation de durée d'exploitation. Il est convenu que ces images doivent être exploitées dans des conditions normalement prévisibles, dénuées d'intentions malveillantes.

14 - COMMUNICATION

14.1. Communication réalisée par l'AO

Les équipes devront transmettre tous les éléments nécessaires (textes, photos, vidéos...) à l'élaboration des supports de communication de la course (dossier de presse, espaces digitaux, media sociaux, pastilles vidéo ou sonores). Ces éléments devront être utilisables, libres de droits et transmis dans les délais demandés par l'AO. La date limite de remise des éléments sera indiquée dans un avenant MultiMedia.

14.2. Droits photos et audio-visuel

Les éléments relatifs à ces droits seront transmis dans l'avenant MultiMedia qui sera une annexe au présent AC.

15 - ASSURANCES

15.1. De l'Autorité Organisatrice

L'AO a souscrit une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile conformément aux articles L 321.1 et D 321.1 du Code du Sport.

15.2. Des membres d'équipage

Chaque bateau devra souscrire une police d'assurance Responsabilité Civile du fait de sa participation à la course et du fait du bateau, d'un montant au moins égal à trois millions d'Euros. Une attestation de cette garantie, émise par un organisme notoirement connu et solvable, devra être jointe au dossier d'inscription.

16 - RESPONSABILITÉS

16.1. De l'Autorité Organisatrice

La responsabilité civile de l'AO s'énonce dans le cadre des dispositions prévues par le droit français, le code du sport (titre III du code du sport, et l'arrêté du 3 mai 1995 relatif aux manifestations nautiques en mer) dans le respect des conventions internationales applicables en l'occurrence. Étant précisé que la responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de la course. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :

- Les vérifications que l'AO serait amenée à faire, soit de sa propre initiative, soit à la demande du jury international ou de toute autre instance, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les IC et leurs avenants ont été respectés. La veille, et spécialement la veille radio et/ou de positionnement, que l'AO pourrait assurer, doit être considérée par les Skippers comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager civilement que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

L'AO ne sera aucunement tenue pour responsable envers les Skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultant d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

L'AO de la course n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux Skippers l'obligation de porter secours à un autre bateau ou Skipper en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

L'AO garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course.

16.2. Des Participants

Les membres d'équipages participent à la course à leurs risques et périls et sous leur entière responsabilité (RCV 3 « décision de courir »). Il appartient à chaque membre d'équipage de juger, selon ses compétences et qualifications, des équipements dont il dispose, des prévisions météorologiques, de sa propre condition physique et médicale, etc., de l'opportunité de prendre ou non le départ de la course, comme celle de se maintenir, ou non, dans la course.

Quels que soient les liens juridiques entre armateurs, propriétaires du bateau et Skipper, seul le Skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre.

Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le Skipper devront déposer auprès de l'AO, la lettre d'engagement comprenant la clause de renonciation, dûment signée, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs. L'AO ne pourra être tenu responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, Skipper, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.

16.3. Litiges

S'agissant d'une course, tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le Skipper et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV fondamentale N°4). Par conséquent, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

17 - POSITIONNEMENT

A Lorient ou à Belle-Île-en-mer, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettront le suivi du bateau. Un chèque de caution par balise sera demandé au concurrent. Ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa (ou ses) balise(s) de positionnement. En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau de l'AO.

La Direction de course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting, il doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

18 - AIDE EXTERIEURE

18.1. Le routage est interdit

18.2. (Ceci modifie les RCV 41 et 45) **Les bateaux doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante** et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant la course, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

18.3. Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes uniquement :

- Une escale technique ne peut être inférieure à 4 heures
- Le Skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, M, téléphone).
- Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Lorsque le bateau est en remorque ou au moteur, et seulement à ce moment-là, des personnes peuvent monter à bord.
- 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 convenu avec la Direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la Direction de course. L'Équipage peut débarquer.
- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la Direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Dès que le bateau reprend sa course, seuls le Skipper et son équipage sont à bord. Le Skipper confirme à la direction de course sa reprise de la course et certifie le respect des exigences de cet article. Les escales ne pourront excéder, chacune, 96h.

19 - CONTACTS

S.A.S. ULTIM SAILING

Heron Building – 66, avenue du Maine - 75014 Paris

Emmanuel Bachellerie : e.bachellerie@ultimsailing.com // +33 6 07 40 67 68

Mathieu Sarrot : mathieu.sarrot@gmail.com // +33 6 60 67 10 00

DIRECTION DE COURSE

Directeur de Course : **en cours de sélection**

Adjoint : Claire RENOUE : claire.renou17@gmail.com // +33 6 87 11 69 66

ANNEXE – PRESCRIPTIONS DE LA FFVOILE

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.

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>