



AVIS DE COURSE

Du 10 au 25 août 2024

Version du 16 avril 2024

OCEAN
FIFTY

SAINT
BRIEUC
ARMOR
AGGLOMÉRATION



FFVoile

ULTIM
SAILING

SOMMAIRE

Préambule : avertissement et abréviations

1. Organisation générale
2. Organisation technique
3. Règles
4. Communication
5. Publicité, décoration, reconnaissance
6. Admissibilité, inscriptions
7. Qualifications
8. Programme
9. Contrôles de jauge et d'équipements
10. Matériels de sécurité supplémentaires
11. Instructions de course
12. Parcours, temps limite
13. Système de pénalités
14. Classement - Prix
15. Droits d'utilisation d'image
16. Communication
17. Positionnement
18. Source d'énergie
19. Aide extérieure
20. Assurances
21. Responsabilités
22. Contacts

ANNEXES

Prescriptions fédérales

PREAMBULE : Abréviations et définitions

AC : Avis de Course

AO : Autorité Organisatrice

Concurrent : il est composé du skipper, de son équipage, de l'équipier média, de l'équipe à terre, des sponsors, du référent communication et du référent audiovisuel.

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

La mention [NP] dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre pour une infraction à cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).

Equipage : le skipper, ses équipiers et l'équipier média

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 et aux accompagnateurs 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.

1. ORGANISATION GENERALE

1.1 Autorité organisatrice

L'épreuve est organisée par l'Association ROUTE SAINT PIERRE ET MIQUELON représentée par Philippe PATUREL (l'Autorité Organisatrice ou AO) assistée de Saint Briec Armor Agglomération et de la S.A.S. BREST ULTIM SAILING, dont le siège social est situé Heron Building, 66 avenue du Maine – 75014 Paris, représentée par ses associés, Emmanuel BACHELLERIE et Mathieu SARROT.

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

1.2 Nom de la course

Le nom officiel de la course est « ROUTE DES TERRE-NEUVAS ».

1.3 Objet et positionnement

Première transat réservée exclusivement aux Ocean Fifty sur un format unique de 2 180 milles nautiques mettant en avant les deux territoires dont l'archipel méconnu de Saint Pierre & Miquelon. L'épreuve s'appuie sur un passé chargé d'histoire et d'un patrimoine maritime fort et reconnu dans le milieu de la Course au large.

Soutenue par l'Etat – Préfecture de Saint-Pierre et Miquelon, la Collectivité Territoriale de Saint-Pierre et Miquelon, la Municipalité de Saint-Pierre, Saint Briec Armor Agglomération, le département des Cotes d'Armor et la Région Bretagne, l'épreuve propose un format inédit et original sur l'eau avec une transatlantique Ouest – Est courue en équipage de 3 + 1 Médiaman.

1.4 Championnat Ocean Fifty Series

La Route des Terre-Neuvas est intégrée au classement du Championnat annuel Ocean Fifty Series, organisé par la SAS Ocean Fifty Sailing. A ce titre, elle est affectée d'un coefficient 3.

2. ORGANISATION TECHNIQUE

2.1 Direction de course

Le directeur de course au large (appelée DC) habilité par la FFVoile est : TBA

Son équipe est composée de :

- Claire Renou : Adjointe

2.2 Mission 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. Elle 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 classe Ocean Fifty.

2.3 Prestation 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
- ...

2.4 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 FF Voile

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

2.5 Arbitrage

Les arbitres seront désignés par la FFVoile conformément à la réglementation.

Un jury national sans appel 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) 2021/2024.
- Les règles de la classe Ocean Fifty en cours.
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers.
- Les règlements fédéraux.
- L'annexe W sur les waypoints virtuels, (insérée dans les IC)
- La Réglementation Spéciale Offshore catégorie 1 (RSO Mu1), avec les modifications précisées dans les règles de classe Ocean Fifty et les exemptions/dérogations validées par la FFVoile s'il y en a.
- 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, les instructions de course et les avenants éventuels

3.3 Les RCV suivantes sont modifiées :

- RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage).
- RCV 42.3 : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Saint Pierre ou dans un abri convenu avec la direction de course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la direction de course en respect de la règle de classe Ocean Fifty C.11.2.
- RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans les I.C.
- RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement) : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Directeur de course ».
- RCV 51 (Lest Mobile) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement dans le respect de la RSO 4.29 ».
- RCV 52 (Énergie manuelle) : modifiée au paragraphe 18.2 de l'AC.
- RCV 54 (Étais avant et point d'amure des focs) : ne s'applique pas.
- RCV 61 (Exigences pour réclamer) : modifiée dans les I.C.
- RCV 62 (Réparation) : modifiée dans les I.C.
- RCV 63 (Instructions) : modifiée dans les I.C.
- RCV 64 (Décisions) : modifiée dans les I.C.

Les modifications aux RCV apparaîtront en entier dans les instructions de course.

3.4 Tous les horaires donnés dans l'avis de course et les instructions de course sont en heure locale :

- L'heure locale à Saint Pierre et Miquelon soit UTC-2
- L'heure UTC en mer
- L'heure locale pour la Baie de Saint Brieuc soit UTC+2

4. COMMUNICATION

4.1 Tableau officiel

Un tableau officiel d'information sera mis en ligne et consultable sur le site internet.

4.2 Communication du bord

Il sera précisé, dans les IC, les accords et interdits quant aux communications terre – mer et mer – terre.

5. PUBLICITE – DECORATION – RECONNAISSANCE [DP] [NP]

5.1 Publicité

En application de la réglementation 20 de World Sailing (WS) - Code de publicité, (telle que modifiée par le règlement de publicité de la FF Voile), 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 du jour de l'ouverture du village à Saint Pierre et Miquelon jusqu'à la fin de l'épreuve.

5.2 Marques de reconnaissance

5.2.1. 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 150 Cm au-dessus du pont – Taille Maximale 225cm x 150cm), à partir du jour de l'ouverture du village. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'évènement à quai, puis lors de la sortie du port de Saint Pierre et Miquelon, et ce pendant 30 milles après le franchissement de la ligne de départ et 30 milles avant le franchissement de la ligne d'arrivée.

5.2.2. 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.

5.2.3. Logo de la course

Tout bateau inscrit devra porter dans la grand-voile (GV) le bloc marque de la course. Ce bloc marque comprendra le logo de la course.

Ce bloc marque sera inscrit dans un cercle de 2 mètres de diamètre.

Ce cercle sera situé à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont et dans la partie arrière de la grand-voile sauf disposition contraire dans les règles de classe.

5.2.4. Ligne de pavillon

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 (9 pavillons max de 150 cm x 100cm), fournie par celui-ci au plus tard le jour de la date limite de l'arrivée des bateaux à Saint Pierre et Miquelon. Ils devront impérativement être arborés pendant la totalité de l'évènement à l'exception des périodes de navigation et embarqués lors de la course par chaque équipage.

5.3 Respect et infraction aux règles de publicité

5.3.1. 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.

5.3.2. 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.

6. ADMISSIBILITE - INSCRIPTIONS

6.1 Bateaux admissibles

Les bateaux admissibles sont les Ocean Fifty en conformité avec les règles de la classe Ocean Fifty pour l'année 2024 et en possession d'un certificat de jauge à jour pour l'épreuve.

L'épreuve se court en équipage de 3 personnes + 1 médiaman.

Chaque bateau devra posséder à son bord au minimum l'armement de sécurité requis par les règles de Classe OCEAN FIFTY et les RSO Mu1.

6.2 Dossiers d'inscription

Le skipper fera part de sa candidature en répondant au formulaire suivant : [LIEN](#).

Le formulaire devra être complété avant le **15 mai 2024**.

6.3 Droits d'inscription

Les droits d'inscription s'élèvent à la somme de 6 500 euros hors taxes (TVA au taux en vigueur en sus).

Les règlements sont à adressés par virement en précisant le nom du skipper et du bateau sur le compte suivant : IBAN **FR76 1131 5000 0108 0231 3068 463 (banque CE CEPAC / Saint Pierre SPM) au plus tard le 1^{er} juin 2024**.

L'inscription ne sera définitive que si toutes les conditions d'admission ont été remplies.

6.4 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
 - Leur 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 ».
- c) Les membres d'équipages doivent avoir les documents nécessaires à leur entrée à Saint Pierre et Miquelon et en France.

6.5 Documents administratifs

Les concurrents devront fournir les documents suivant au plus tard le 1^{er} juillet 2024 :

- Attestation d'assurance
- Carte de publicité 2024
- Licence de station de navire
- Certificat de radiotéléphoniste restreint

6.6 Documents médicaux

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 15 juillet 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>

7. QUALIFICATIONS

7.1 Qualification de l'équipage

Chaque équipage devra communiquer l'ensemble de ses CV nautiques, au plus tard, le 1^{er} juillet 2024. La direction de course se réservera le droit, le cas échéant, de demander telle précision voire d'effectuer un parcours, en mer, de 750 milles nautiques.

8. PROGRAMME

8.1 Programme avant le départ de la course

Mercredi 10 avril		Conférence de presse présentation des équipages à Paris	Paris
Samedi 10 août		Ouverture du village	Port de Saint Pierre
Samedi 10 août		Date limite arrivée des bateaux	Saint Pierre
Samedi 10 août		Briefing accueil	Saint Pierre
Samedi 10 août		Début des contrôles sécurité	Saint Pierre
Mercredi 14 août		Briefing IC et fin des contrôles sécurité	Saint Pierre
Jeudi 15 août		Grand Prix de Saint Pierre & Miquelon	Archipel
Vendredi 16 août		Briefing départ	Saint Pierre
Samedi 17 août		Départ Route des Terre-Neuvas	Devant le port de St Pierre

8.2 Programme après l'arrivée

Les bateaux devront rester à Saint Quay Portrieux pour une durée minimale de 4 jours après leur arrivée. (22 – 25 août 2024)

La présence de l'Equipage est obligatoire à la remise des prix organisée à Saint Quay Portrieux.

Mercredi 21 août		Ouverture du Village d'arrivée	Saint Quay Portrieux
Jeudi 22 août		ETA des premiers Ocean Fifty	Saint Quay Portrieux
Vendredi 23 août		Arrivées des Ocean Fifty	Saint Quay Portrieux
Samedi 24 août	12h00 13h00 17h00 18h00	Grand Prix Baie de Saint Brieuc Départ ponton Mise à disposition Retour ponton Remise des prix Route des Terre-neuvas	Baie de Saint Brieuc
Dimanche 25 août	12h00 13h00 17h00 18h00	Grand Prix Baie de Saint Brieuc Départ ponton Mise à disposition Retour ponton Remise des prix Grand prix Baie de Saint-Brieuc	Baie de Saint Brieuc

8.3 Obligation de présence

Le skipper et/ou un représentant de l'équipage doit être présent à l'ensemble des briefings et rendez-vous officiels.

Les grands prix sont obligatoires pour l'ensemble des équipages.

9. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS [DP]

9.1 contrôles sécurité

Tous les bateaux seront contrôlés avant le départ de la course par le comité technique. Un planning sera établi et communiqué aux skippers et aux teams managers, dès leur arrivée à Saint Pierre et Miquelon.

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

9.2 Plombages

La rupture du plombage du système de propulsion entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification. Le descriptif de mise en place du scellé sera précisé dans les IC. Chaque skipper pourra effectuer la mise en place du scellé (auto-plombage) en mer le jour du départ selon les modalités prévues dans les IC « plombages ».

Autres plombages : la liste des autres plombages sera précisée dans les IC en respect avec les règles de classe (avenant plombages)

9.3 Moyens de communication

Tout bateau doit être équipé :

- D'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe **en plus de l'iridium portable du conteneur qui est obligatoire.**
- L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée.
- D'une radio VHF 56 canaux d'un minimum de 25 watts.
- D'un Système de transmission d'images (photos / Vidéo) avec la terre pour alimenter les médias tout au long des temps de l'épreuve.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration. Tous ces appareils, incluant l'iridium portable du conteneur et l'AIS seront testés avant le départ par l'organisation.

10. MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES

Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'Épreuve.

- Un radar avec alarme.
- Le téléphone satellite portable, étanche obligatoire dans RSO 3.29.3.(b) devra être chargé, et rangé dans le container ou sac de survie, avec une 2ème batterie chargée dans une housse étanche.
- Une VHF portable de préférence SMDSM avec batterie longue durée de vie dans le container de survie.
- Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.
- Une combinaison de survie par personne à bord, à minima norme NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être au moins à 0.75 clo immergé.
- La balise de détresse Cospas-Sarsat de RSO 4.19 devra être bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, munie d'un GPS, classée longue durée, autonomie 48H minimum.
- Un gilet de sauvetage auto-gonflables par membre d'équipage (de préférence par système de pression type Hammar ou équivalent), conformes à la norme ISO 12402.3 avec au minimum un kit de rechange par gilet (cartouche de gaz de rechange + une tête de percussion) et munis d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 heures et un gilet de spare.
- Un SART (transpondeur de recherche et de sauvetage) radar ou AIS autonome dans le container de survie.

- Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » d'un volume d'air minimum de 8 litres ou équivalent avec détendeur incorporé.
- Les balises personnelles AIS requises dans RSO 4.22.1.b) devront être portées en permanence par chaque équipier, ainsi qu'une balise PLB.
- Le matériel de survie doit être complété par :
 - Des rations alimentaires d'un équivalent minimum à 10 000 KJ (hors radeau)
 - Des sachets de fluorescéine
 - Des sticks lumineux de type Cyalume
 - Quatre couvertures de survie

Conformément aux RSO, les cartes papiers suivantes ou leur équivalentes doivent être embarquées : cartes SHOM n°7043 (Océan Atlantique Nord partie ouest) et n°6815 (Océan Atlantique Nord partie Est) ; n°6726 (côte Est Canada de Sydney à St Pierre et Miquelon, n°6610 (atterrage Ouest des îles britanniques) et n°7040 (St Nazaire à St Malo).

- Le livre des feux (version numérique acceptée)

Toutes les balises Cospas-Sarsat (EPIRB et PLB) embarquées pour la course devront être enregistrées officiellement avec le numéro d'urgence de la direction de course qui vous sera communiqué.

La preuve de cet enregistrement des balises devra être envoyé à la direction de course au plus tard le 30 juillet 2024.

11. INSTRUCTIONS DE COURSE

Les IC seront disponibles au plus tard le 15 juillet 2024.

12. PARCOURS – TEMPS LIMITE

12.1 Date de départ

Le départ de la course sera donné le samedi 17 août (horaire exact à préciser dans les IC). En cas de circonstances exceptionnelles, l'AO pourra avancer de 24h le départ de la course. Si report, il sera annoncé au plus tard le jeudi 15 août. Une telle décision ne sera pas motif à demande de réparation d'un bateau. (Ceci modifie la RCV 60.1(b)).

12.2 Parcours

Le parcours consiste en une transatlantique entre Saint Pierre et Miquelon et la baie de Saint Briec (Sain-Quay Portrieux).

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

12.3 Temps limite

La ligne d'arrivée sera fermée 7 jours après l'arrivée du premier.

13. SYSTEME DE PENALITE

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

La RCV 44 « Effectuer une pénalité » sera modifiée dans les IC.

14. CLASSEMENT DE LA ROUTE DES TERRE-NEUVAS ET PRIX

14.1 Classement de la Route des Terre-Neuvas

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

14.2 Prix de la Route des Terre-Neuvas

Des prix seront attribués sous forme numéraire selon le classement de la ROUTE DES TERRE-NEUVAS. Le montant des prix dont le minimum est fixé dans la convention quadripartite (Ocean Fifty, SBAA, Route Saint-Pierre et Miquelon et Brest Ultim Sailing) sera précisé par un avenant à cet avis de course.

15. DROITS D'UTILISATION D'IMAGE

15.1 Droits à l'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 course ROUTE DES TERRE-NEUVAS 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 au départ et à l'arrivée (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.

15.2 Utilisation de la marque ROUTE DES TERRE-NEUVAS

Les skippers, leurs équipes et partenaires titres du bateau auront la possibilité d'utiliser la marque ROUTE DES TERRE-NEUVAS dans les conditions fixées par une annexe au présent avis de course.

16. COMMUNICATION

16.1 Communication réalisée par l'AO

Les skippers devront transmettre tous les éléments nécessaires (textes, photos, vidéos...) à l'élaboration des supports de communication de la course (guide médias, site internet, réseaux sociaux, films, ...). Ces éléments devront être utilisables, libres de droits et transmis dans les délais demandés par l'AO. La date limite de remise des éléments et les besoins nécessaires en course à l'alimentation des différents médias seront indiqués dans l'annexe Multimédias.

16.2 Droits photos et audio-visuels

Les éléments relatifs à ces droits seront transmis dans l'annexe Multimédias qui sera une annexe au présent AC. Chaque Participant devra s'y conformer strictement.

17. POSITIONNEMENT

17.1 Système de balise de positionnement

A Saint Pierre et Miquelon, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement (Ocean Tracking) qui permettront le suivi du bateau. En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau de l'AO.

17.2 Système de positionnement de remplacement

Chaque bateau devra être équipé d'un système de positionnement de remplacement en cas d'une défaillance de la balise de positionnement fournie par l'AO et dont le type devra être accepté par la direction de course

17.3 Autres moyens de positionnement

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. SOURCE D'ENERGIE

18.1 Rappel de la RCV 42.1

Sauf quand cela est permis dans RCV 42.3 ou 45, un bateau doit concourir en utilisant seulement le vent et l'eau pour augmenter, maintenir ou diminuer sa vitesse.

18.2 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. Cette énergie peut servir pour manœuvrer un système anti-chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border la voile.

19. AIDE EXTERIEURE

19.1 Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, à l'exception du routage (modification de la RCV 41).

19.2 (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.

19.3 Pendant la course, un bateau peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance dans les conditions suivantes uniquement et en respect de la règle de classe Ocean Fifty C.11.2 :

- Le Skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Iridium).
- 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'Equipage 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, seul l'équipage est à bord. Le Skipper confirme

à la direction de course sa reprise de la course et certifie le respect des exigences de cet article.

20. ASSURANCES

20.1 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.

20.2 Des participant

Chaque concurrent 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.

21. RESPONSABILITES

21.1 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. Etant 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, en concertation étroite avec chacune des équipes, le cas échéant, concernées, organisera la gestion de communication de crise. Aucune annonce ne pourra être faite sans que chacune des deux parties, équipage et AO, ne se soient mutuellement informées.

21.2 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.

21.3 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°3). 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.

22. CONTACTS

Organisation générale		
Bachelier Emmanuel	e.bachelier@ultimsailing.com	+33 6 07 40 67 68
Sarrot Mathieu	mathieu.sarrot@gmail.com	+33 6 60 67 10 00
Direction de course		
TBA		
Renou Claire	claire.renou17@gmail.com	+33 6 87 11 69 66
Autorité organisatrice		
Paturel Philippe	pgpaturel@gmail.com	+33 7 69 54 18 76

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

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 protest committee 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 protest committee.

A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that action alone, 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 approval of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This approval shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile Prescription to **RRS 76** (*Prescription to RRS 76.1*)

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 approval 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 88.2** (*Prescription to RRS 88.2*):

Prescriptions of the FFVoile shall not be changed 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 not be changed 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 approval shall be posted on the official notice board during the event.