

# MED RACE

24 SEPTEMBRE AU 2 OCTOBRE 2011

## AVIS DE COURSE

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
DE COURSE AU LARGE EN EQUIPAGE 2011



# SOMMAIRE

1 - REGLES	2
2 - PUBLICITE	2
3 - ADMISSIBILITE	2
4 - INSCRIPTION	2
5 - EQUIPAGE	3
6 - PROGRAMME	4
7 - EQUIPEMENT DU BATEAU, CONTROLES DE JAUGE, ASSISTANCE TECHNIQUE	5
8 - SYSTEME DE PENALITES	6
9 - CLASSEMENT	7
10 - MARQUAGES	8
11 - TROPHEES ET PRIX	8
12 - RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS	8
13 - CONTACTS	10
ANNEXE 1 : PRESCRIPTIONS FEDERALES	11
ANNEXE 2 : PUBLICITE	12
ANNEXE 3 : BULLETIN D'INSCRIPTION	13

# AVIS DE COURSE

**La Med Race** est organisée par l'association **DEFI Marseille**, 50 rue Breteuil, 13006 Marseille, en collaboration avec la Société Nautique de Marseille, club support, et l'Association de Classe des Propriétaires de M34, sous l'égide de la Fédération Française de Voile.

La Med Race 2011, dernière étape du championnat de France de Course au Large en Equipage, aura lieu du 24 septembre au 2 octobre 2011. Elle se déroulera entre Marseille, Propriano et Ajaccio.

## 1. REGLES

La régata sera régie par :

- 1.1 les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile,
- 1.2 les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers précisées en annexe 1 « Prescriptions Fédérales »,
- 1.3 les règlements fédéraux,
- 1.4 la partie B, section II du RIPAM (IRPCAS) quand elle remplace les règles du chapitre 2 des RCV
- 1.5 En cas de traduction de cet avis de course, le texte français prévaudra.

## 2. PUBLICITE

En application de la Régulation 20 de l'ISAF (Code de Publicité), telle que modifiée par le règlement de publicité de la F.F.Voile et de la règle de classe IM34 CA C4 – (Publicité), et par l'article 10 de l'avis de course, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice conformément à l'annexe 2 du présent avis de course.

## 3. ADMISSIBILITE

### 3.1 Type de bateaux

La régata se court sur les monotypes M34.

### 3.2 Monotypie

Les bateaux doivent être conformes aux règles de la Classe des M34 éditées par l'IM34CA - édition 2011.

Le skipper doit être membre de l'IM34 CA. Le skipper étranger devra cotiser à l'IM34 CA.

### 3.3 Exclusion d'un bateau

Le bateau doit être en parfait état de navigabilité. En cas de doute sur l'état du bateau au départ ou pendant la course, l'organisateur, le comité de course ou le jury peut interdire à tout bateau de prendre le départ d'une course ou de continuer avant une remise en état effective.

## 4. INSCRIPTIONS

### 4.1 Modalités

La date limite des inscriptions avant majoration des droits d'inscription est fixée au 31 août 2011.

L'équipage doit envoyer à l'association Défi Marseille :

- le bulletin d'inscription dûment rempli
- un chèque d'inscription de 900€, (chèque encaissé en septembre, avant le départ de l'épreuve)

A partir du 1<sup>er</sup> septembre, les inscriptions resteront recevables, mais les droits d'inscription seront majorés à 1200 €.

## 4. 2 Avantages

Les droits d'inscriptions comprennent :

- ↪ les places de stationnement dans les ports (eau et électricité), 2 jours avant le départ et jusqu'au dernier jour de l'épreuve,
- ↪ le gardiennage du bateau au Centre Municipal de Voile à titre gracieux entre la fin du Tour de France à la Voile et le début de La Med Race,
- ↪ la présentation du projet dans les documents de communication et sur le site Internet,
- ↪ la possibilité d'organiser des opérations de relations publiques sur le village officiel en accord avec l'organisateur (les frais réceptifs sont en sus).
- ↪ les soirées d'ouverture et de clôture
- ↪ les petits-déjeuners et dîners des équipages le sur le Village Officiel, pendant toute la durée de l'épreuve
- ↪ les accès à la conférence de presse, au Village Officiel, à la remise des prix
- ↪ la réservation prioritaire pour vos partenaires, pour le week-end croisière à bord du Napoléon Bonaparte, jusqu'au 31 juillet 2011.

## 5. EQUIPAGE

### 5.1 Définition du chef de bord

Le chef de bord représente l'équipage dont il est le porte-parole auprès de la direction de la course, de l'organisation technique de la course, des medias et des services presse et communication de l'organisateur.

Le nom du (ou des) chef(s) de bord apparaît sur les classements officiels de la Med Race 2011.

Le chef de bord est le responsable de l'équipage en mer, sur le bateau. Son nom est précisé dans la liste d'équipage, remise avant chaque départ au PC Course.

#### Rappel de la loi française :

« Le chef de bord est capitaine de navire au sens du droit maritime. Il en a l'entière responsabilité ainsi que de son équipage. Il s'assure que le navire et tous les équipements requis sont en bon état, que l'équipage a la connaissance et l'aptitude nécessaires pour en assumer la manœuvre et l'utilisation.

Il lui appartient de ne pas prendre le départ ou de gagner un abri au cas où les circonstances seraient de nature à mettre en danger son navire et son équipage. »

### 5.2 Composition de l'équipage

L'équipage doit comprendre **5 à 8 personnes, dont le chef de bord.**

Le nombre d'équipiers et la composition de l'équipage pourra être modifié pour chaque course après avoir reçu l'autorisation du Comité de Course. Ceci modifie la règle de classe IM34CA (C.2.1a).

Il est fortement recommandé que le chef de bord s'assure qu'il ait toujours à bord une personne ayant suivi un stage de Prévention et de Secours Civique de Niveau 1.

La présence à bord d'au moins une personne titulaire d'une attestation de réussite à un stage « survie et sécurité » ISAF de moins de 5 ans est obligatoire.

La liste des membres de l'équipage mentionnant le titulaire de l'attestation de réussite du stage de survie ISAF devra être présentée lors de la confirmation des inscriptions.

Le chef de bord et les équipiers doivent connaître et avoir pratiqué ensemble la manœuvre de récupération d'un homme à la mer.

### 5.3 Poids total de l'équipage

Le poids total de l'équipage ne doit pas excéder 600 kg. Des contrôles seront effectués pendant toute la durée de l'épreuve. Tout dépassement entraînera des pénalités qui seront précisées dans les instructions de course.

La règle de classe C2.1a « Dans tous les cas, la masse totale de l'équipage ne doit pas varier de plus de 15 kilos » ne s'applique pas pour la Med Race.

## 5.4 Adhésion et Certificat Médical

Tout membre d'équipage français ou résidant en France doit posséder une licence Club FFVoile. La licence doit obligatoirement porter un visa médical ou être accompagnée d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique sportive de la voile en compétition de l'année en cours. Ces documents doivent être présentés lors de la confirmation des inscriptions à Marseille.

Pour les membres d'équipage étrangers, deux options sont possibles :

- ⇒ soit justifier de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de l'ISAF et d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 1,5 million d'Euros et présenter un certificat médical de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais)
- ⇒ si un coureur étranger ne peut justifier son appartenance à une autorité nationale membre de l'ISAF, il devra prendre une licence FFVoile 2011 et fournir un certificat médical (rédigé en français ou en anglais).

Les concurrents devront être âgés de 16 ans au minimum révolus au 1<sup>er</sup> janvier 2011. Les équipiers mineurs doivent présenter une autorisation parentale, qui devra désigner un adulte de 21 ans au moins responsable présent sur la totalité de l'épreuve.

Chaque équipage naviguant devra obligatoirement embarquer au minimum une personne âgée de plus de 21 ans.

## 6. PROGRAMME

### 6.1 Programme prévisionnel des courses

Jeudi 22 septembre	9h00 à 18h00 : Inscriptions et jauge sur le Village Officiel
Vendredi 23 septembre	9h00 à 17h00 : Inscriptions et jauge sur le Village Officiel 12h00 : heure limite d'arrivée des bateaux au port de l'Estaque 17h30 : Briefing d'accueil 19h00 : Soirée d'ouverture sur le Village Officiel
Samedi 24 septembre	11h00 : 1 <sup>er</sup> signal d'avertissement pour les parcours en rade de Marseille 19h00 : Repas des équipages sur le Village Officiel
Dimanche 25 septembre	11h00 : 1 <sup>er</sup> signal d'avertissement pour les parcours en rade de Marseille 19h00 : Repas des équipages sur le Village Officiel
Lundi 26 septembre	11h00 : 1 <sup>er</sup> signal d'avertissement pour les parcours en rade de Marseille 19h00 : Briefing de la grande course, suivi du Repas des équipages sur le Village Officiel
Mardi 27 septembre	10h00: Départ de la grande course Marseille – Les Embiez - Propriano (compte pour 3 courses) <sup>1</sup>
Mercredi 28 septembre	Fin d'après-midi : arrivée prévue des concurrents à Propriano 20h00 : Repas des équipages <sup>2</sup>
Jeudi 29 septembre	14h00 : 1 <sup>er</sup> signal d'avertissement pour parcours en rade de Propriano 19h00 : Repas des équipages
Vendredi 30 septembre	11h00 : 1 <sup>er</sup> signal d'avertissement pour parcours en rade de Propriano et / ou parcours côtier 19h00 : Repas des équipages
Samedi 1er octobre	11h00 : Briefing du Trophée Legal 13h00 : Trophée Legal (parcours autour du Napoléon Bonaparte) en rade de Propriano (2 courses maximum) ; 16h00 : régates des partenaires 19h00 : Remise des Prix 20h00 : Soirée de clôture sur le Napoléon Bonaparte à Propriano Nuit à bord du Napoléon Bonaparte pour les équipages
Dimanche 2 octobre	à partir de 8h00 : grutage des bateaux à Propriano 08h00 : embarquement des bateaux sur remorque à bord du ferry Dîner, soirée et spectacle à bord
Lundi 3 octobre	7h00 : service du petit-déjeuner 7h30 : débarquement à Marseille

<sup>1</sup> Un pointage officiel aura lieu à une marque de parcours proche du port des Embiez.

<sup>2</sup> L'horaire sera adapté en fonction de l'arrivée des concurrents à Propriano

**NB :** Le programme ci-dessus peut être modifié dans les instructions de course ou par des avenants. Les horaires des courses sont ceux du premier signal d'avertissement. Le nombre et le type de courses courues par jour sont définis dans les Instructions de Course. En cas de réduction de parcours et/ou d'annulation de la grande course, le comité de course pourra donner un nouveau départ d'une course à partir d'une zone précisée dans les Instructions de Course.

## 6.2 HORAIRES

Tous les horaires donnés dans l'avis de course, les Instructions de Course et leurs avenants, lorsqu'il n'y a pas de précision, sont en heure locale (TU + 2).

## 6.3 Accueil

Les bateaux doivent être présents dans le Vieux Port de Marseille face au village officiel, situé sur le Quai d'Honneur en face de l'Hôtel de Ville, au plus tard le vendredi 23 septembre 2011 à 12h00. En cas de retard non justifié auprès de la direction de course du bateau à Marseille, après le 23 septembre 12h00, des pénalités en points pourront être appliquées par le jury (pouvant aller jusqu'à 20 points par 24 h de retard).

## 7. EQUIPEMENT DU BATEAU - CONTROLES DE JAUGE - ASSISTANCE TECHNIQUE

### 7.1 Contrôles de jauge

Tout le matériel autorisé par les règles de classe et par les instructions de course peut être vérifié à tout moment par le jaugeur d'épreuve.

### 7.2 Plombages

Il est de la responsabilité du chef de bord de s'assurer que les plombages sont en état. En cas d'infraction constatée à la suite d'un contrôle, des pénalités allant jusqu'à la disqualification et indiquées dans les instructions de course pourront être appliquées.

### 7.3 Équipement du bateau

Chaque bateau doit avoir à bord, pendant toute la durée de l'épreuve, tout l'équipement listé dans les règles de classe.

Pendant toute la durée de l'épreuve, aucun équipement quel qu'il soit ne pourra être embarqué ou débarqué sans autorisation écrite du comité de course et/ou du jaugeur d'épreuve. Seul l'avitaillement, le matériel de réparation, les divers matériels électroniques de bord et les éventuels vêtements personnels peuvent être débarqués sans autorisation.

### 7.4 Moteur

Le moteur est un moyen de sécurité pour les personnes et le bateau.

Un moteur en panne pourra entraîner des pénalités.

En modification à la règle de classe C5.2.a.2, le moteur pourra être utilisé débrayé uniquement pour recharger les batteries du bateau.

Le chef de bord d'un bateau qui aurait besoin de recharger les batteries du bateau dans un délai de moins de 4 heures après le départ pourra faire l'objet d'une convocation par le jury.

### 7.5 Carénage

Le carénage à sec est interdit après le départ.

Il est interdit de basculer le bateau sur le côté, dans le but d'effectuer des réparations sur la quille ou pour tout autre motif. Cette action entraînera immédiatement une pénalité précisée dans les instructions de course.

Un plongeur pourra nettoyer la coque du bateau à chaque étape.

Il appartient à chaque chef de bord de s'assurer du respect des normes de sécurité de la plongée. Il doit vérifier que le matériel (bouteille et détendeur) est vérifié annuellement. D'autre part, il est interdit de plonger sans surveillance et là où la réglementation locale l'interdit.

L'utilisation pour quelque usage que ce soit (lavage, nettoyage, propreté, etc...) de produits détergents, décapants, solvants et équivalents, en mer et au port, dont la composition explicite est manifestement polluante et porte atteinte à la faune et à la flore n'est pas autorisée.

En cas d'infraction, un concurrent ne pourra réclamer contre un autre concurrent sur ce point.

## 7.6 Coque, pont, lest

Pendant toute la durée de l'épreuve, il est interdit de changer la coque, le pont et le lest, sauf cas de force majeure et avec autorisation écrite préalable du président du comité de course et du jugeur d'épreuve.

## 7.7 Assistance technique

Les interventions techniques à terre par une assistance extérieure ne peuvent être effectuées qu'après autorisation écrite du directeur de course et/ou du président du comité de course et/ou du président du jury. Le chef de bord devra remplir le formulaire réservé à cet effet au PC Course.

## 7.8 Moyens de communication

- ⇒ VHF ASN : la VHF doit être couplée au GPS du bord
- ⇒ Une copie de la licence de station de navire comportant le numéro MMSI devra être envoyée à l'organisateur avant le 15 septembre 2011
- ⇒ Un téléphone portable en état de marche sera placé dans un étui étanche de dimensions adaptées. Son emplacement dans le bateau sera libre. Le numéro de ce téléphone sera communiqué lors de la confirmation des inscriptions. Un seul numéro de téléphone pour toute la durée de l'épreuve sera accepté.

## 7.9 Communication radio

Excepté en cas d'urgence, un bateau ne doit ni effectuer de transmission radio pendant qu'il est en course ni recevoir de communications radio qui ne soient pas recevables par tous les bateaux. Cette restriction s'applique également aux téléphones portables.

## 7.10 Voiles

Pendant toute la durée de l'épreuve :

- ⇒ Un seul jeu de voiles conforme aux règles de classe des M34 est autorisé
- ⇒ les voiles ne peuvent pas être changées
- ⇒ un seul jeu de lattes de rechange est autorisé.

Tout débarquement de voile doit recevoir au préalable une autorisation écrite du jugeur d'épreuve et/ou du comité de course

Toutes les voiles préalablement certifiées par un mesureur de classe habilité devront être présentées au jugeur d'épreuve pour être contrôlées et tamponnées à Marseille entre le jeudi 22 septembre 09h00 et le vendredi 23 septembre 17h00.

## 8. SYSTEME DE PENALITE

**8.1 Arbitrage sur l'eau** : un arbitrage sur l'eau pourra être mis en place. Les modalités seront précisées dans les instructions de course.

**8.2** La règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de 2 tours est remplacée par une pénalité d'un tour.

**8.3 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :**

Une infraction aux règles autres que 28 et 31 et aux règles du chapitre 2 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du nombre des inscrits à la disqualification. L'abréviation utilisée dans les classements sera DPI (Discretionary Penalty Imposed).

## 9. CLASSEMENTS

### 9.1 Coefficients de courses

Suivant le règlement du Championnat de France de course au large en Equipage en vigueur.

### 9.2 Définition des classements

Trois classements seront établis :

Un classement général  
Un classement amateur  
Un classement jeune

#### 9.2.1 Classement général

Le classement général sera établi par l'addition des scores de chaque course en retirant :

- ⇒ Le plus mauvais score à partir de 5 courses validées
- ⇒ Les 2 plus mauvais scores à partir de 10 courses validées

Le score d'une course affectée d'un coefficient 2 (ou plus) sera comptabilisée au classement général comme le score de 2 courses (ou plus).

#### 9.2.2. Classement amateur

Un classement des équipages amateurs sera établi par extraction du classement général de la Med Race.

#### 9.2.3. Classement jeune

Un classement des équipages jeune sera établi par extraction du classement général de la Med Race.

### 9.3 Conditions d'inscription aux classements amateur et jeune

#### 9.3.1 Classement amateur

L'ensemble de l'équipage doit appartenir au groupe 1 du code de classification ISAF, toutefois il pourra y avoir à bord deux personnes de groupe 3.

Pour appartenir à la catégorie « AMATEUR », le chef de bord doit, au plus tard le 15 septembre 2011, fournir une liste de tous les membres de l'équipage pendant toute l'épreuve comprenant pour chacun :

- le numéro d'identité ISAF
- le groupe ISAF,
- la profession et/ou l'activité
- le palmarès nautique national et international sur les 5 dernières années,

Toute demande ultérieure pourra ne pas être prise en compte ou pourra être soumise à des pénalités en points attribués par le jury.

Tout membre d'équipage ne pouvant justifier son appartenance au groupe 1 de classification ISAF sera considéré par défaut comme appartenant au groupe 3.

Rappel :

Chaque membre d'équipage doit effectuer les démarches nécessaires suffisamment tôt auprès de l'ISAF afin de pouvoir remettre à l'organisation de la Med Race un dossier de classification ISAF complet avant le 15 septembre 2011. Pour obtenir une classification, ou la faire réactualiser, aller à l'adresse suivante : <http://www.sailing.org/classification.php>

### 9.3.2 Classement jeune

Pour appartenir au Classement jeunes, l'équipage doit être composé de jeunes de moins de 26 ans au 01 janvier 2011, toutefois l'équipage peut comporter au maximum 2 personnes sans condition d'âge à bord et sans spécification particulière d'un groupe de classification ISAF.

## 10 MARQUAGES

L'organisation se réserve les espaces suivants :

En permanence :

- La partie basse de la Grand-voile sur une hauteur de 1.00 m de hauteur située au dessus de la ligne de ris de fond.
- Les voiles d'avant.
- Les 2 côtés de la bôme
- Un pavillon Organisateur sur le pataras
- Le pavillon « Championnat de France de course au large en équipage » sur le pataras

Lorsque le bateau n'est pas en course :

- Le long de l'étau avant, pour y envoyer des pavillons (fourni par l'organisateur)
- Le taud de bôme (sous réserve de sa fourniture par l'organisateur)

**Spinnakers** : les Spinnakers ne doivent pas comporter de marquage sauf accord de l'organisateur.

**Flamme de course** : L'organisateur fournit à chaque équipage une ou plusieurs flamme(s) de course aux couleurs de l'organisateur, à garder dans le pataras pendant toute la durée de l'épreuve.

Chaque bateau doit également envoyer dans le pataras la flamme de course du Championnat de France de course au large en Equipage au-dessous de celle de l'organisateur.

**Pavillons** : les équipages reçoivent également des pavillons aux couleurs des partenaires de l'organisation. Ces pavillons doivent obligatoirement être envoyés, selon l'ordre indiqué par l'organisation, dans l'étau avant, en tête de mât, lors de chaque entrée dans le port et conservés jusqu'à la sortie de ce même port.

## 11 TROPHEES ET PRIX

Les trophées seront remis à la remise des prix finale à Propriano.

## 12 RESPONSABILITE DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

**12.1** La responsabilité de l'organisateur et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'organisateur ne peut être que contractuelle et explicite. En particulier :

Les vérifications que le Comité de Course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du jury ou de toute autre instance, serait amené à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les instructions de course et leurs avenants ont été respectés.

La veille, et spécialement la veille radio, que l'organisateur pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents 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'organisation ne saurait engager civilement l'organisateur que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit lui-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.

**12.2 La Med Race 2011** est une épreuve sportive. Quelques soient les liens juridiques entre armateur et skipper, seul le skipper officiellement indiqué sur la déclaration de départ de chaque course est l'interlocuteur responsable vis à vis de l'organisation pour cette course. Il peut, s'il le désire, désigner tel membre de son équipage pour le représenter dans telle circonstance particulière. Cette désignation doit être officielle, explicite, et être notifiée à l'organisateur par tout moyen approprié. L'organisateur peut récuser la personne ainsi désignée. Un skipper ainsi désigné reste responsable jusqu'à ce qu'un autre ait été officiellement désigné.

**12.3** Rappel de la RCV fondamentale 4 : « **La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité** » .

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

**12.4** Les skippers sont personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux voiliers et à leur équipage ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers.

**12.5** Le skipper ou son représentant, est, au regard de la RCV 69, responsable de la tenue de son équipage pendant toute la durée de l'épreuve et du prologue, jusqu'à la remise des prix finale de l'épreuve.

**12.6** Rappel de la RCV fondamentale 1.1 : « **un bateau ou un concurrent doit apporter toute l'aide possible à toute personne ou navire en danger** »

**12.7** L'armateur est responsable vis à vis de l'organisateur de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles et dommages pour l'ensemble de la course. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée au moment de la confirmation d'inscription. L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.

## 13 CONTACTS

Association Défi Marseille  
50, Rue Breteuil  
13006 Marseille  
[www.medrace.fr](http://www.medrace.fr)

### ➔ Directeur de l'épreuve :

Paul d'ORTOLI  
[paul@dortoli.com](mailto:paul@dortoli.com)

### ➔ Administration Générale :

Viviane SANTONI  
[viviane.santoni@medrace.fr](mailto:viviane.santoni@medrace.fr)  
06.19.43.29.03

### ➔ Directeur de Course :

Jean COADOU  
[jcoadou@orange.fr](mailto:jcoadou@orange.fr)  
06.30.64.32.35

## ANNEXE 1 : PRESCRIPTIONS FEDERALES

FFVoile Prescriptions to RRS 2009 – 2012  
Applying to foreign competitors

RRS 64.3 (\*) :

Jury may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a measurement protest.

RRS 68 (\*) :

Any claim for damages arising from an incident involving a boat bound by the RRS shall be subject to the appropriate courts and will not be considered by the jury.

RRS 70. 5 (\*) :

In such circumstances, the written approval of the FFVoile shall be received before publishing the notice of race and shall be posted on the official notice board during the competition.

RCV 86.3 (\*) :

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

RRS 88 (\*) :

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

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (\*) shall be neither changed nor deleted in the sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website [www.ffvoile.org](http://www.ffvoile.org), shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

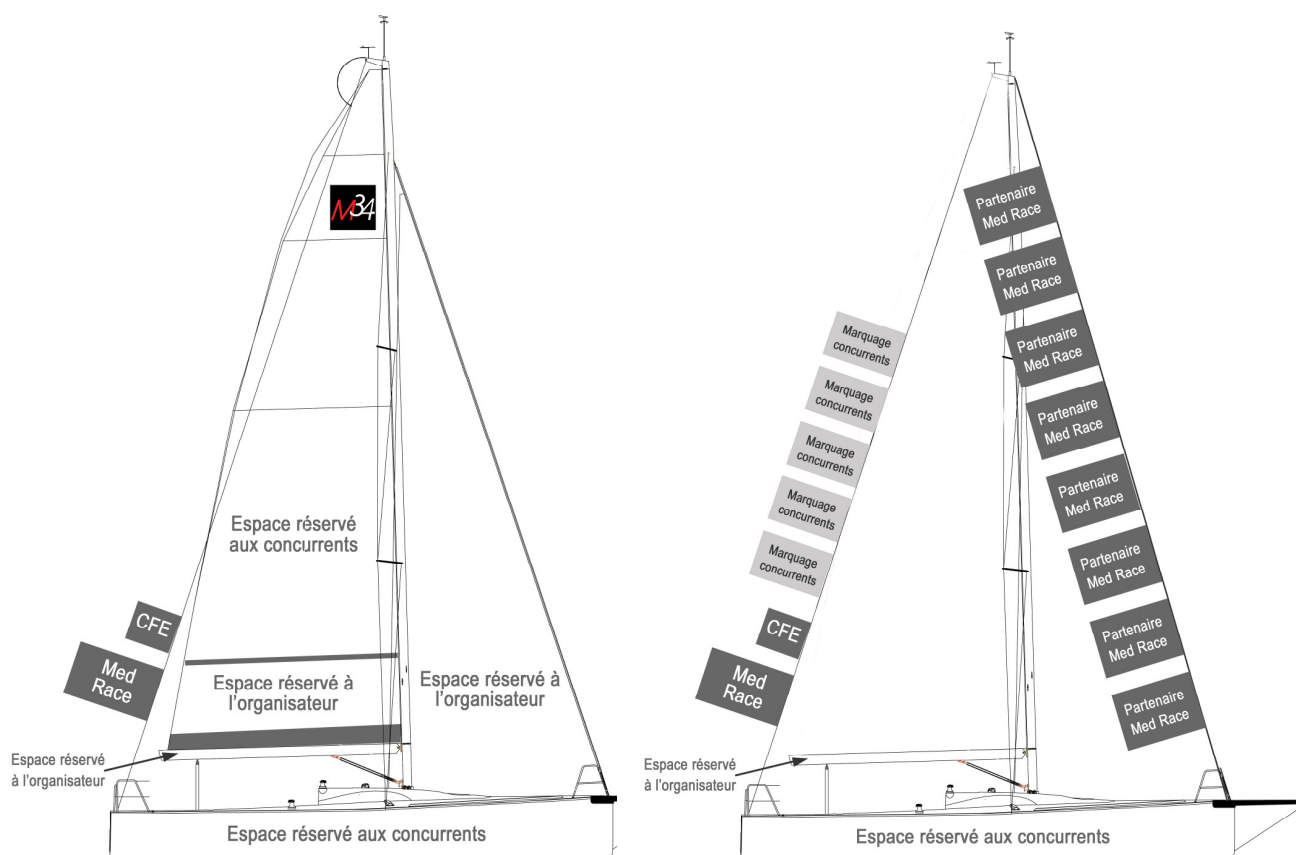
RRS 91 (\*) :

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

Appendix F (\*) :

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, Jury d'Appel, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris

## ANNEXE 2 : PUBLICITE



L'organisation se réserve les espaces suivants :

### En permanence :

- ⇒ La partie basse de la Grand-voile sur une hauteur de 1.00 m située au dessus de la ligne de ris de fond
- ⇒ Les voiles d'avant
- ⇒ Les 2 côtés de la bôme
- ⇒ Un pavillon Organisateur sur le pataras
- ⇒ Le pavillon « Championnat de France de course au large en équipage » sur le pataras

### Lorsque le bateau n'est pas en course :

- ⇒ Le long de l'étai avant, pour y envoyer des pavillons (fourni par l'organisateur)

Le positionnement du marquage doit respecter le plan qui vous sera donnée au moment de l'inscription.

Les pavillons doivent obligatoirement être envoyés, selon l'ordre indiqué par l'organisation, dans l'étai avant, en tête de mât, lors de chaque entrée dans le port et conservés jusqu'à la sortie de ce même port.

Chaque bateau doit également envoyer dans le pataras la flamme de course du Championnat de France des Equipages au-dessus de celle de l'organisateur.

Les Spinnakers ne doivent pas comporter de marquage sauf accord de l'organisateur.

# BULLETIN D'INSCRIPTION

**Classement :**

- Général
- Amateur
- Jeune

**En tant que :**

- Capitaine d'équipe
- Skipper
- Propriétaire

**Nom :** \_\_\_\_\_ **Prénom :** \_\_\_\_\_

**Adresse :** \_\_\_\_\_

**Code Postal :** \_\_\_\_\_ **Ville :** \_\_\_\_\_ **Pays :** \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_\_\_\_ Fax : \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_\_\_\_

Mobile : \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_ / \_\_\_\_\_

E- Mail : \_\_\_\_\_ @ \_\_\_\_\_

**Nom du Bateau et/ou Sponsor :** \_\_\_\_\_

**Nom du/des skipper(s) :** \_\_\_\_\_

- A joindre :**
- Palmarès et CV Voile du skipper et du tacticien,
  - La liste de l'équipage,
  - Photos du ou des skippers (à envoyer par mail, au format jpg),

**Droits d'inscription :**

Jusqu'au 31 août 2011 : droits d'inscription de 900 €.

A partir du 1<sup>er</sup> septembre 2011 : droits d'inscription majorés à 1200 €

**Fait à :**

**Le :**

Signature (précédée de la mention « lu et approuvé » et du nom du signataire):