

MED | MAX^{*}

Occitanie | SAÏDIA
RESORTS



AVIS DE COURSE



1^{ère} Edition

Du 21 septembre au 6 octobre 2024

Powered by Escondida S.A.S

18 rue du four 34980 Montferrier sur Lez

www.med-max.org



SOMMAIRE

1. AUTORITE ORGANISATRICE (AO)
 2. NOM DE LA COURSE
 3. OBJET & POSITIONNEMENT
 4. RÈGLES
 5. PUBLICITE [NP]
 6. ADMISSIBILITÉ - INSCRIPTIONS
 7. MATÉRIELS DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES
 8. PROGRAMME [NP]
 9. OBLIGATIONS DE PRÉSENCE DE L'ÉQUIPAGE [NP]
 10. CONTRÔLES D'ÉQUIPEMENT
 11. INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)
 13. PARCOURS
 14. TEMPS LIMITE
 15. SYSTEME DE PÉNALITÉ
 16. CLASSEMENT
 17. TROPHÉES ET PRIX
 18. POSITIONNEMENT
 19. MOYENS DE COMMUNICATIONS
 20. SOURCE D'ÉNERGIE
 21. AIDE EXTERIEURE (MODIFICATION DES RCV 41 ET 45)
 22. RESPONSABILITE DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS
 23. UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS
 24. PREVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITES
 25. CONTACTS
- ANNEXE – PRESCRIPTIONS DE LA FFVOILE

La mention [NP] dans une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer (No Protest) 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

1. AUTORITE ORGANISATRICE (AO)

1.1 DIRECTION GENERALE

La MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts est une course organisée par Escondida S.A.S, Société par Actions Simplifiée au capital de 10.000 euros, enregistrée sous le N° 982 028 797, au Registre du Commerce et des Sociétés de Montpellier et dont le siège social est situé 18 rue du Four – Montferrier sur Lez (34980), en France.

Elle est représentée par son Président, Kito de Pavant, et coordonne l'ensemble de la manifestation.

1.2 DIRECTION DE COURSE

Cette compétition se déroule sous l'égide de la Fédération Française de Voile (FFVoile), en collaboration étroite avec la Société Nautique du Grau du Roi - Port Camargue.

La Direction de Course (appelée DC), habilitée par la FFVoile, est dirigée par Guillaume Rottée. Son équipe sera dévoilée plus tard.

Sa mission est de gérer tous les aspects sportifs de l'événement. Elle travaille en relation directe avec le Comité de Course, le Comité Technique, le Jury International et le médecin référent.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la Direction de Course.

1.3 L'EQUIPE D'ARBITRES

Les arbitres sont désignés par la FFVoile conformément à la réglementation. Un jury international sera constitué par la FFVoile, conformément à l'annexe N des RCV et 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 visio, email, messagerie instantanée, 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.

1.4 MEDECIN REFERENT

Un médecin référent sera choisi par l'AO, avec la validation de la FFVoile, pour étudier le dossier médical de chaque skipper, conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile, (http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf).

2. NOM DE LA COURSE

L'appellation officielle, et seule autorisée, est « MED MAX I Occitanie – Saïdia Resorts ».

La MED MAX I Occitanie – Saïdia Resorts est parrainée principalement par la Région Occitanie et la Société de Développement de Saïdia Resorts.

Les skippers inscrits dans la course ont le droit d'utiliser le logo composite MED MAX I Occitanie – Saïdia Resorts + Logo Bateaux ainsi que les éléments de marque fournis.

Voir ANNEXE « Marketing », publiée ultérieurement.

3. OBJET & POSITIONNEMENT

La MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts a été imaginée afin de relier les 3 continents qui bordent la Méditerranée et de renforcer les relations amicales, culturelles et économiques entre les pays qui partagent ce même bien commun. Elle aura lieu tous les 4 ans.

4. REGLES

4.1 L'épreuve sera régie par :

- Les règles telles que définies dans les Règles de Course à la Voile (RCV),
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en ANNEXE « Prescriptions »,
- La partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle s'applique,
- Les Réglementations Spéciales Offshore 2024/2025, catégorie 1, Multi ou Mono, pour tous les bateaux, avec les prescriptions de la FFVoile et les compléments propres à chaque classe,
- Les règles de classe 2024 pour les classes admises,
- Les REV 2021-2024,
- L'heure officielle pour l'épreuve est en Heure TU (TU+2 en France, TU+1 au Maroc).

4.2 En cas de traduction des documents de la course, le texte français prévaudra.

Pour les RSO et les RCV, le texte anglais prévaut.

4.3 Les RCV suivantes sont modifiées :

- Les RCV du chapitre 2 :

Les RCV du chapitre 2 s'appliquent jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée ainsi que 10 milles avant et 10 milles après chaque porte du parcours si ces parties du parcours sont couvertes de jour.

Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) pour ces mêmes parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours.

- RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, Amarrage, mouillage) : modifiées au paragraphe 20 de l'AC.
- RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage) : modifiée comme suit : « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la Direction de Course et en conformité avec les Règles de Classe ».
- 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 :
 - a) A l'intérieur du bateau, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés.
 - b) La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé en position), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si ces boîtes sont solidement amarrées au bateau.
 - c) Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
- RCV 52 (Energie manuelle) : modifiée au paragraphe 19 de l'AC.

- RCV 54 (Etais et amures des voiles d'avant) : ne s'applique pas.
- RCV 55.2 (Tangons de spinnaker et de foc) : ne s'applique pas, sauf pour les Class40.
- Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC :
RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) ;
RCV 61 (Exigences pour réclamer) ;
RCV 62 (Réparation) ;
RCV 63 (Instructions) ;
RCV 64 (Décisions) et RCV 66 (Réouvrir une instruction).

4.4 L'inscription à la MED MAX I Occitanie – Saïdia Resorts entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions de cet Avis de Course.

L'AO se réserve le droit d'amender le présent Avis de Course si des modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

4.5 Sauf explicitement prévu par ailleurs : en cas de conflit entre les Règles ou en cas d'incertitude sur la prévalence ou sur les Règles qui s'appliquent, le Jury décidera de la règle applicable.

5. PUBLICITE [NP] [DP]

5.1 En application de la Règlementation 20 de World Sailing (Code de Publicité), telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'AO.

5.2 MARQUES DE RECONNAISSANCE

5.2.1 Numéro

Un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la coque ou les flotteurs et les voiles, sauf disposition contraire dans les règles de Classe. Les dimensions sont données dans les règles de Classe.

Le numéro de course sur la coque doit être inscrit pour les multicoques sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les Class40 sur la partie avant de chaque côté de la coque.

Les numéros de course (conformément aux règles de Classe) doivent être communiqués à l'AO à l'inscription du bateau.

5.2.2 Nom du bateau

Le nom du bateau inscrit doit être marqué au moins sur chaque bord de chaque coque ou flotteur et une fois sur le tableau arrière ou sur les bras de liaison arrière.

L'AO se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec les objets de la course.

5.2.3 Pavillons de course

Tout bateau inscrit à la course recevra, au plus tard à son arrivée à Port Camargue, deux pavillons de course qu'il devra arborer dans les haubans dès réception et jusqu'à 30 milles de la ligne de départ, puis de nouveau à 30 milles de la ligne d'arrivée, ainsi que 10 milles avant et après chaque porte du parcours, et enfin jusqu'à la fin de sa présence dans la Marina de Saïdia.

5.2.4 Flammes ou Pavillons

À quai, pour permettre une plus grande clarté et visibilité pour les partenaires du bateau et ceux de l'AO :

- derrière le mât, l'envoi de pavillons de toute grandeur ou de voile de port avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan.
- par ailleurs, les skippers réservent exclusivement à l'AO l'espace devant le mât pour hisser les pavillons de l'AO. Ils devront être impérativement arborés à Port Camargue dès l'arrivée des bateaux ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Saïdia, jusqu'à la remise des prix. Ces pavillons doivent rester à bord du bateau pendant toute la durée de la course.

5.2.5 Logo de la course

Tout bateau inscrit devra porter de chaque côté de la grand-voile (GV) le bloc marque de la course. Ce bloc marque comprendra le logo de la course auquel pourra être adjoint le logo du partenaire principal de la course.

Ce bloc marque sera inscrit dans un cercle de 2 mètres de diamètre pour les Ocean Fifty et un cercle de 1,50 mètre de diamètre pour les Class40.

Le centre de 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.

Ces stickers seront fournis au team avant le 1^{er} septembre 2024. En cas d'une demande d'un deuxième jeu de transferts, il sera facturé.

5.2.6

Tout bateau inscrit à la course s'engage à respecter le nom de la course dans sa communication et sa promotion.

Le logo et les éléments de marque de l'événement sont libres d'utilisation pour les bateaux inscrits dans le cadre de leur promotion.

L'AO devra être informée de cette utilisation. Une charte graphique sera fournie et devra être respectée (voir annexe Marketing).

5.2.7

Pour toute infraction à AC 5.2, le bateau fautif devra se mettre dans les plus brefs délais en conformité.

Dans le cas contraire, une compensation financière pourra être demandée par l'AO.

6. ADMISSIBILITÉ - INSCRIPTIONS

6.1 ADMISSIBILITE

6.1.1 Classes partenaires

La MED MAX I Occitanie – Saïdia Resorts est ouverte aux classes partenaires.

Chacune d'elles bénéficieront d'une convention signée avec l'AO :

- Class40 : monocoques en conformité avec les règles de la Class40.
- Classe Ocean Fifty : multicoques en conformité avec les règles de Classe Ocean Fifty.

Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion, notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément à leurs règles de classe.

Cette épreuve est inscrite aux calendriers des championnats suivants :

- Le Trophée Méditerranée Class40 selon le règlement édité par la Class40.

Le nombre de bateaux inscrits à l'épreuve n'est pas limité.

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

- d'accepter des classes additionnelles à participer à l'épreuve,
- de refuser une inscription pour des raisons techniques ou éthiques.

Pour qu'une classe soit admissible, un minimum de 4 bateaux inscrits avant le 30 juin 2024 est nécessaire, sauf dérogation accordée par l'AO.

A cette date, l'AO confirmera les classes ou catégories admises à courir.

L'AO se réserve le droit de discuter avec chaque classe et de revoir à la baisse ce nombre minimum d'inscrits.

6.1.2 Classes ou catégories invitées :

Les classes ou catégories qui souhaiteraient participer à la MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts et qui ne figureraient pas dans la liste des classes partenaires doivent se rapprocher de l'AO.

Une étude sera alors réalisée pour définir les critères d'admissibilité et de sécurité, ainsi que sur les possibilités d'accueil.

Chaque classe ou catégorie invitée fera l'objet d'un avenant spécifique à l'Avis de Course.

6.2 INSCRIPTION [NP]

6.2.1 L'inscription s'effectue en envoyant, une fois complété, le dossier d'inscription, disponible via le lien ci-dessous et en versant la totalité des droits d'inscription (caution) par virement.

Les inscriptions sont annoncées sur le site Internet et les réseaux sociaux de la course.

Les inscrits reçoivent toutes les informations sur la course.

Lien formulaire d'inscription :

<https://form.jotform.com/medmaxinscription/formulaire>

6.2.2 Inscription tardive

Une inscription après le 30 juin 2024 est obligatoirement soumise à l'autorisation de l'AO.

6.2.3 Les droits d'inscription sont fixés à :

- Avant le 30/06/2024, une caution de 3000 euros sera demandée à chaque team ayant l'intention de concourir.
- Cette somme sera remboursée intégralement aux teams dont le bateau a pris le départ et franchi la 1^{ère} porte du parcours.
- 50% de cette somme sera retenue par l'AO, en cas de désistement du team avant le 31 août 2024 ou en cas d'inscription tardive (après le 30 juin 2024).
- Cette somme sera intégralement conservée par l'AO en cas de désistement du team après le 31 août 2024.

A ces droits d'inscription doit s'ajouter la TVA en vigueur.

Il n'y a pas de TVA pour les pays hors Europe et les zones franches (Jersey, St Barthélémy etc...), pour tous ceux qui sont hors TVA intracommunautaire.

Les virements bancaires sont à faire vers le compte Escondida S.A dont les coordonnées sont les suivantes :

13485	00800	08012157156			51
c/Etabl.	c/guichet	n/compte			c/rib
Domiciliation				BIC	
CAISSE D'EPARGNE LANGUEDOC ROUSSILLON				CEPAFRPP348	
Identification du compte pour une utilisation internationale (IBAN)					
FR76	1348	5008	0008	0121	5715 651
Agence			Intitulé du compte		
BDR CENTRE AFFAIRES MONTPELLIER			ESCONDIDA		
729 RUE DE LA CROIX VERTE			18 RUE DU FOUR		
34090 MONTPELLIER			34980 MONTFERRIER-SUR-LEZ		
0467047339					

6.2.4

Si, à l'issue des contrôles effectués par le Comité Technique, un bateau est jugé non conforme, l'AO se réserve le droit de refuser son inscription (RCV 76).

Le bateau sera remboursé de la moitié des droits d'inscription.

6.2.5 Cas de force majeure

L'AO pourra, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve.

Une annulation pour des raisons de force majeure ou pour tout motif indépendant de la volonté des organisateurs, ne donnera lieu à aucun dédommagement.

Il pourra en être ainsi notamment, mais sans que cette liste soit limitative, en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, de conflit armé, de réquisition, d'incendie, d'inondation, de grève, de pandémie ou de blocage des installations dont l'origine serait étrangère et totalement indépendante de la volonté des organisateurs.

Dans le cas d'une annulation, le remboursement de la caution, définie en 6.2.3 sera immédiate.

6.2.6 Qualification

6.2.6.1 Courses qualificatives :

Tous les skippers ayant terminé au moins une course du circuit Class40 et Ocean Fifty, en double ou en solitaire, des années 2022, 2023 et 2024 seront réputés qualifiés. Les bateaux doivent être conformes à leurs règles de classe respectives.

6.2.6.2 Parcours de qualification :

En l'absence de participation à une course qualificative, ou en complément, l'équipage avec son bateau inscrit, devra effectuer un parcours de qualification avant le 1^{er} septembre 2024, en concertation avec l'AO.

Ce parcours sera validé par l'AO.

Ce parcours d'un minimum de 500 milles devra se dérouler en configuration course.

6.2.7 La liste définitive des bateaux admis à se présenter à la MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts sera publiée au plus tard le 31 août 2024. Seuls les bateaux dont les skippers auront envoyé à la Direction de Course une copie de l'assurance responsabilité civile du bateau auront accès à Port Camargue.

6.3 ÉQUIPAGE

6.3.1 La course se court en double.

Tout bateau doit avoir, en tout temps, les deux personnes et toujours les mêmes à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

Ces 2 personnes sont nommées skippers dans les documents de course.

6.3.2 Tout concurrent qui a embarqué une ou plusieurs personnes assistées, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais et doit se conformer aux instructions de la Direction de Course.

6.3.3 Tout participant doit avoir les documents administratifs nécessaires à son entrée dans le pays de destination et en cas d'escale dans les pays limitrophes.

6.3.4 Admissibilité des skippers

6.3.4.1 Age minimum requis pour les skippers : 18 ans au jour du départ.

6.3.4.2 Chaque skipper doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile (ou équivalent dans son pays) valide pour la durée de l'épreuve.

Les skippers français doivent présenter leur licence 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 datant de moins d'un an.

Les skippers étrangers ou de nationalité française vivant à l'étranger ne possédant pas de licence FFVoile doivent présenter au moment de leur inscription :

- Un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale, membre de World Sailing,
- Un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de trois millions d'Euros
- Un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais).

L'AO se réserve le droit d'étudier la demande d'un skipper ne remplissant pas toutes les conditions d'admissibilité.

6.3.4.3 Documents à fournir avant au plus tard le 31 aout 2024 :

- Les éléments mentionnés en AC 6.3.4.2 ;
- Un certificat de stage World Sailing (Formation à la survie + Premiers Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing ou un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01 (« World Sailing Approved ») et un certificat satisfaisant la RSO 6.05 ;
- Carte de publicité 2023 le cas échéant ;
- Certificat de radiotéléphoniste restreint ou équivalent ;
- Licence de station de navire ;
- Le dossier médical tel que décrit en AC 6.3.5.

6.3.4.4 Conformément à la RCV 76.1, les organisateurs refuseront ou annuleront l'inscription de tous concurrents de nationalité ou arborant la nationalité Russe ou Biélorusse et la participation de bateaux dont le propriétaire ou le gestionnaire est un individu ou une entité Russe ou Biélorusse.

6.3.5 Documents médicaux concernant les skippers

La commission médicale de la FFVoile rappelle qu'il est de la responsabilité de chaque skipper 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 skipper engagé doit fournir au plus tard le 31 août 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 (cette fiche médicale se trouve en annexe) ;
- Le compte-rendu d'une échographie cardiaque ;
- Le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans ;
- Un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, urée, créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.

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.

Le médecin référent pourra demander un complément d'information sur chaque skipper s'il le juge nécessaire.

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 : <https://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/Reglement.asp>

6.4 CHARTE RSE ET ANNEXE ENVIRONNEMENTALE

Une annexe environnementale sera annexée à ce présent Avis de Course au plus tard le 31 mars 2024.

6.6 DECLARATIONS DE DEPART [DP] [NP]

Au plus tard le vendredi 27 septembre 2024 à 16 heures TU, les skippers devront déposer leur déclaration de départ dûment remplie et signée, la déclaration des voiles embarquées pour les Class40. Ces déclarations se trouveront en annexes dans les Instructions de Course.

7. MATÉRIELS DE SÉCURITÉ

Tous les bateaux devront avoir à bord l'armement de sécurité listé dans leurs règles de classe respectives pour la catégorie 1 des RSO ;

Conformément aux RSO, les cartes papiers suivantes, ou leur équivalence, doivent être embarquées :

- 7014 / 7015 / 7292

Toutes les balises Cospas-Sarsat (EPIRB et PLB) embarquées pour la course doivent être enregistrées officiellement avec la notation « MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts » et avec le numéro d'urgence de la DC (qui vous sera communiqué dès que possible).

La preuve de cet enregistrement et le code hexadécimal des balises devront être communiqués à la DC au plus tard le 31 Aout 2024.

8- PROGRAMME 2024

Samedi 14 septembre	
	Début d'accueil des bateaux à Port Camargue
Samedi 21 septembre	
12h TU (14h)	Obligation de présence des bateaux à Port Camargue
16h TU (18h)	Briefing d'accueil et Warm Up
Dimanche 22 septembre	
De 10h à 14h TU (12h à 16h)	Warm Up avec VIP embarqués
15h TU (17h)	Remise des prix du Warm up
Lundi 23 septembre	
	Début des contrôles (équipements et jauge)
Jeudi 26 septembre	
8h TU (10h)	Briefing sécurité
Vendredi 27 septembre	
18h TU (20h)	Soirée équipages
Samedi 28 septembre	
8h TU (10h)	Briefing départ
9h30 TU (11h30)	Présentation des équipages
Dimanche 29 septembre	
10h TU (12h)	Départ de La MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts 2024
A partir du vendredi 4 octobre	
	Arrivée des concurrents à Saïdia Resorts
Dimanche 6 octobre	
De 10h à 16h TU (11h à 17h locales)	Postlogue avec VIP embarqués
19h TU (20h locales)	Soirée de clôture

En fonction des prévisions météorologiques, la Direction de Course pourra :

- Avancer le départ au samedi 28 septembre 2024, auquel cas les concurrents seront informés de la modification du programme par avenant publié au plus tard le jeudi 26 septembre 2024.
- Retarder le départ à une date ultérieure, auquel cas les concurrents seront informés par avenant de la reprogrammation du départ au moins 24 heures à l'avance.
- Raccourcir le parcours à l'une des portes de passage
- Reporter ou annuler le Warm Up
- Avancer ou annuler le Postlogue

Tous les skippers seront conviés à participer aux animations du village départ et à l'arrivée de l'épreuve.

9. OBLIGATIONS DE PRÉSENCE DE L'ÉQUIPAGE [DP] [NP]

9.1 LIEUX ET RENDEZ-VOUS OU LA PRESENCE DES 2 SKIPPERS EST OBLIGATOIRE

9.1.1 A Port Camargue :

- A chaque briefing, présentation ou rencontre décrit dans l'Avis de Course et concernant les skippers ;
- Aux Conférences de Presse les concernant ;
- Au Warm Up et sa remise des prix du dimanche 22 septembre ;
- A la séance photo et vidéo pour chaque équipage dont les modalités et la prise de rendez-vous seront définies ultérieurement ;
- Du briefing sécurité jusqu'au départ de la course ;
- Le jour du départ sur leur bateau pour quitter le quai.

9.1.2 A Saïdia Resorts :

- A la conférence de presse d'arrivée les concernant ;
- Au postlogue ;
- A la remise des prix à Saïdia Resorts ;
- A la soirée de clôture.

Le bateau devra rester à Saïdia Resorts à la place qui lui aura été désignée au moins jusqu'à la remise des prix le dimanche 6 octobre et pourra y rester gratuitement jusqu'au samedi 12 octobre.

9.2 RESPONSABLE TECHNIQUE DU BATEAU

9.2.1 A Port Camargue :

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la Direction de Course.

9.2.2 A Saïdia Resorts :

Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la Direction de Course.

En cas d'infraction, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisation.

10. CONTRÔLES D'ÉQUIPEMENT

10.1 A Port Camargue :

Il sera procédé à une inspection de chaque bateau à partir du lundi 23 septembre.

Les deux skippers devront être présents pour le premier contrôle de leur bateau. Des plombages seront effectués, leur liste sera disponible dans les fiches de contrôle d'équipement.

Un planning des contrôles sera mis en place avec les skippers pour faciliter la mise en œuvre des contrôles.

Tous les bateaux devront être en conformité avant le vendredi 27 septembre 2024 à 12h00 TU.

10.2 A Saïdia Resorts [DP] :

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés. Un bateau non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

11. INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Les Instructions de Course (IC) seront envoyées aux skippers par mail au plus tard un mois avant le départ et publiées sur le tableau officiel électronique.

Toute question concernant les IC devra être déposée par écrit à la Direction de Course. La réponse sera affichée sur le tableau électronique.

12. PARCOURS [DP]

12.1 LIGNE DE DEPART

La ligne de départ sera située en Baie d'Aigues Mortes.

12.2 PARCOURS COTIER

Les éventuelles bouées à contourner seront définies dans les Instructions de Course.

12.3 LIGNE D'ARRIVEE

La ligne d'arrivée sera située devant la marina de Saïdia Resorts, au Maroc.

12.4 PARCOURS

12.4.1 Parcours des Class40 (environ 1080 milles)

Départ devant Port Camargue - Bouée « Port de Sète » à contourner à bâbord - Bouches de Bonifacio - Sardaigne à contourner à tribord - Formentera (Baléares) à contourner à bâbord - Iles Zaffarines à contourner à bâbord - Arrivée devant Saïdia Resorts.

12.4.2 Parcours des Ocean Fifty (environ 1500 milles)

Départ devant Port Camargue - Bouée « Port de Sète » à contourner à bâbord - Bouches de Bonifacio - ile du Stromboli à contourner à tribord - Formentera (Baléares) à contourner à bâbord - Iles Zaffarines à contourner à bâbord - Arrivée devant Saïdia Resorts.

12.4.3 Les parcours sont susceptibles d'être modifiés dans les Instructions de Course et raccourcis pendant la course, au niveau des différentes portes, en fonction des conditions météo, afin de garantir le programme à Saïdia Resorts.

13. TEMPS LIMITE

La ligne d'arrivée sera fermée le dimanche 6 octobre 2024 à 12h TU (13h locales).

14. SYSTEME DE PÉNALITÉ

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.

Les compensations financières sont définies dans l'annexe « compensations financières ».

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

15. CLASSEMENT

Un classement en temps réel dans chacune des classes ou catégories définies au paragraphe 6.1 est établi selon l'ordre d'arrivée majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

16. TROPHÉES ET PRIX

16.1 Seuls les bateaux ayant terminé la MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts sont pris en compte pour l'attribution des prix.

16.2 Les principaux prix attribués sont les suivants :

- 1er Class40 : Trophée MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts
- 1er Ocean Fifty : Trophée MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts
- 1er de chaque classe ou catégorie invitée : Trophée MED MAX I Occitanie - Saïdia Resorts

Des prix annexes pourront également être décernés. Ils seront définis dans les Instructions de Course.

16.3 DOTATIONS FINANCIERES

L'AO dotera les premiers de chaque classe partenaire selon la répartition suivante :

- 50 000 euros répartis sur les dix premiers Class40 selon le barème de la Class40
- 50 000 euros répartis sur les cinq premiers Ocean Fifty selon le barème de la classe Ocean Fifty

17. POSITIONNEMENT

17.1 SYSTEME DE POSITIONNEMENT DE L'ORGANISATION

A Port Camargue, l'AO installera sur chaque bateau une balise de positionnement pour effectuer le suivi du bateau.

Une caution d'un montant qui sera indiqué dans les Instructions de Course sera demandée au skipper (chèque ou ordre de virement signé par le skipper), cette caution lui sera rendue ou détruite lorsqu'il aura rendu sa balise au PC course.

En cas d'abandon, il devra la renvoyer, à ses frais, directement au prestataire.

17.2 SYSTEME DE POSITIONNEMENT DE REMPLACEMENT

17.2.1 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 DC.

17.2.2 Autre système de positionnement :

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

18. MOYENS DE COMMUNICATIONS [DP]

Tout bateau doit être équipé :

- d'un système de téléphone par satellite avec antenne fixe.

L'antenne devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée.

- ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la course.
- d'une radio VHF 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mât. Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration.

Ces appareils, tout comme l'iridium portable du container et l'AIS, seront testés avant le départ par l'AO.

19. SOURCE D'ÉNERGIE

19.1 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.

19.2 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 le système de ballast.

Pour les multicoques uniquement, 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.

Un avenant pourra compléter ces modifications de la RCV 52 pour être en adéquation avec les règles des classes partenaires ou invitées.

20. AIDE EXTERIEURE (modification des RCV 41 et 45) [DP]

20.1 MODIFICATION DE LA RCV 41

Le routage est autorisé pour les Ocean Fifty uniquement.

Pour les Class 40, le routage est interdit. On entend par routage une assistance météorologique apportée par une source extérieure aux skippers du bateau pour proposer et aider ceux-ci à l'élaboration d'une route optimale sur un trajet déterminé en tenant compte des prévisions météorologiques, vents, courants, hauteurs de vagues, et toute autres paramètres liés aux performances du bateau.

20.2 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 l'épreuve, 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, sauf en cas d'escale technique conforme à l'AC 20.3.

20.3 ESCALE TECHNIQUE

Pendant la course, un bateau peut faire escale et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- Une escale technique ne peut être inférieure à 4 heures.
- Le skipper doit en faire la demande à la Direction de Course (DC) (VHF, téléphone, mail).
- Après accord de la Direction de Course (DC), 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 sur une distance convenue avec la DC, 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 dans son lieu d'escale technique (au port, au mouillage ou à l'abri convenu avec la DC), il doit en informer la DC qui note l'heure d'arrêt. 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 doit demander l'autorisation à la DC qui s'assurera qu'il est bien resté immobilisé au moins 4 heures.
- Après autorisation de la DC, il pourra être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la DC 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. Ceci ne s'applique pas au départ de Port Camargue où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à la bouée cardinale Nord précisée dans les IC.

20.4 AIDE A LA PERFORMANCE

L'aide à la performance est interdite, c'est-à-dire l'envoi de données entre le bateau et son équipe, dans un sens comme dans l'autre, pouvant servir à :

- Analyser et améliorer la performance du bateau et/ou de l'équipage ;
- Le choix de la trajectoire (sauf pour les Ocean Fifty) ;
- D'agir à distance sur un ou plusieurs élément(s), équipement(s) ou réglage(s) du bateau.

Toutefois, les informations transmises par une balise de positionnement peuvent rester privées si leur fréquence d'émission est d'au moins 5 minutes et que la Direction de Course a accès à ces données.

20.5 ASSISTANCE TECHNIQUE

L'assistance technique à distance, défini comme toute information émanant d'un accompagnateur (au sens des RCV) pour permettre à l'équipage de résoudre avec les moyens présents à bord, un problème technique sur le bateau, est autorisé.

Elle devra se limiter strictement aux actions de réparations.

Sont autorisés les échanges oraux, écrits, de photos et de vidéos, entre l'équipage et son équipe, dont le seul but est de décrire le problème technique et de proposer un mode de réparation afin que l'équipage réalise la réparation de façon autonome.

Toute assistance technique à l'attention de l'équipage sera accessible à tout moment par la DC.

Sont interdits :

- La prise de contrôle, définie comme « toute intervention humaine et/ou technologique extérieure au bateau, y compris l'envoi par mail de mises à jour personnalisées permettant d'agir à distance sur un ou plusieurs élément(s), équipement(s), ou réglages du bateau à la place de l'équipage ».
- Le téléchargement par le bateau de logiciel ou mise à jour (sauf si ceux-ci sont accessibles publiquement et référencés, et sous réserve de l'autorisation de la DC avant téléchargement)

21. RESPONSABILITE DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

21.1 La voile est un sport à risque, potentiellement dangereux.

Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des dommages ou pertes.

La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer le déroulement opérationnel de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- La veille, et spécialement la veille radio, téléphonique et le suivi des bateaux avec les balises de positionnement, que la Direction de Course pourrait assurer, doit être considérée par les concurrents comme facultative, 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 l'AO que si elle 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.

21.2 L'épreuve est une épreuve sportive.

Tout litige sportif sera jugé conformément aux règles applicables.

Le fait de déposer un engagement implique que le concurrent 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.

21.3 Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et skipper, seul le skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.

21.4 Chaque skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité.

Il est de la seule responsabilité de chaque participant de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.

Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple un bulletin de météo ou un conseil à la suite des inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque participant de vérifier les conditions météo probables et son matériel.

Ni l'AO ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. (RCV Fondamentale n°3.)

21.5 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.

En outre, chaque participant s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.

En particulier, le skipper est responsable vis à vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros.

Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'AO avant l'arrivée du bateau dans les bassins. A défaut le skipper ne sera pas autorisé à mettre son bateau dans les bassins et à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO.

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

21.6 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, participant, 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 de l'améliorer) ou quelque perte financière que ce soit.

21.7 L'AO ne sera aucunement tenu pour responsable envers les participants dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes 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 Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.

21.8 L'AO n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer.

Il est également rappelé aux participants l'obligation de porter secours à un autre bateau ou toute personne en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.

21.9 L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

22. UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS

L'annexe Multimédia sera annexée à ce présent Avis de Course au plus tard le 31 mars 2024.

23. PREVENTION DES VIOLENCES ET INCIVILITES

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.

24. PENALITES FINANCIERES

Pour les besoins de l'événement, un certain nombre de contraintes doivent être respectées, notamment en termes de présence et de respect des différentes contraintes stipulées dans le présent Avis de Course.

Afin de favoriser le respect de ces contraintes, des compensations financières sont prévues en cas de manquement. Si elles devaient avoir lieu, elles seraient reversées à des structures associatives selon les modalités qui seront précisées ultérieurement.

25. CONTACTS

25.1 DIRECTION GENERALE

ESCONDIDA SAS/

Kito de Pavant / + 33 607 350 180 / kitodepavant@wanadoo.fr

Christophe Carniel / + 33 609 508 862 / c.carniel@gmail.com

Emmanuelle Tamisier / + 33 626 254 009 / etamisier@colibri-partners.com

25.2 DIRECTION DE COURSE

Guillaume Rottée / + 33 659 145 870 / guillaume.rottee@gmail.com

25.3 ACCUEIL PORTS

Port Camargue :

Valérie Holt / + 33 672 958 700 / v.holt@portcamargue.com

Marina de Saïdia :

Moulay Omar Elalaoui / + 212 6 65 61 39 76 / o.elalaoui@marinasaidia.ma

25.4 COMMUNICATION

Cécile Gutierrez / + 33 664 929 210 / cecile@lift-communication.com

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>