

INDEX

1	RÈGLES	3
2	CENTRES DE COURSE	4
3	MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE.....	5
4	PROGRAMME.....	5
5	COMMUNICATIONS (en complément à l'AC Annexe Multi Media).....	6
6	PAVILLON DE COURSE ET PAVILLONS DE l'AO [NP].....	6
7	ZONES REGLEMENTÉES	7
8	LE PARCOURS.....	7
9	LE DÉPART.....	8
10	L'ARRIVÉE.....	9
11	TEMPS LIMITE / ABANDON.....	9
12	SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS	10
13	RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE.....	11
14	CLASSEMENT	12
15	CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT	12
16	PUBLICITE [NP].....	13
17	BATEAUX OFFICIELS.....	14
18	BATEAUX ACCOMPAGNATEURS	14
19	PRIX.....	14
20	OBLIGATIONS DES 2 SKIPPERS [NP]	15
21	PROTECTION DES DONNEES	15
22	ORGANISATION	15
23	ANNEXE 1 : PLOMBAGES.....	17
24	ANNEXE 2 : PARCOURS	19
25	ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES	20
26	ANNEXE 4 : ZONES REGLEMENTEES.....	21
27	ANNEXE 5 : ZONE ET LIGNE D'ARRIVEE A SAÏDIA RESORTS.....	22
28	ANNEXE 6 : GUIDE DES PENALITES	23
29	ANNEXE 7 : DECLARATION DE DEPART ET DE NON- ROUTAGE	26

- Le terme « Skipper » dans le présent document signifie la personne responsable définie par RCV 46.
- La mention [NP] (No Protest) dans une règle des instructions de course (IC) signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre bateau pour avoir enfreint cette règle. Ceci modifie la RCV 60.1(a).
- La mention [DP] (Discretionary penalty) dans une règle des IC signifie que la pénalité pour une infraction à la règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.
- La mention [SP] (Standard penalty) s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par le jury.

Coordonnées géographiques :

Les coordonnées géographiques sont indiquées selon le système géodésique WGS 84.

Heure officielle :

L'heure officielle est le temps universel (TU).

1 RÈGLES

La régata est régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans *Les Règles de Course à la Voile (RCV)* avec les modifications suivantes en addition et/ou en précision de *celles prévues en AC 4.3* précisées ci-dessous :

- **RCV 41 (Aide extérieure)** modifiée dans AC 20 ;
- **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** modifiée dans IC 12.1 et IC 12.4;
- **RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage)** modifiée dans AC4.3 ;
- **RCV 51 (Lest mobile)** modifiée dans AC 4.3 ;
- **RCV 52 (Energie manuelle)** modifié en AC 19 ;
- **RCV 54 (Étais et amures des voiles d'avant)** ne s'applique pas ;
- **RCV 55.2 (Tangons de spinnaker et de foc)** ne s'applique pas ;
- **RCV 60.1 (Droit de réclamer ; droit de demander réparation)** : modifiée dans IC 8.1, IC 9.2 et IC13;
- **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans IC13.1 ;
- **RCV 62 (Réparation)** modifiée dans IC 8.2 et IC 13.3.2 ;
- **RCV 63 (Instructions)** modifiée dans IC6.1, IC12.8 et IC 13.4 ;
- **RCV 64 (Décisions)**
- **RCV 66 (Demande de réouverture)** modifiée dans IC 13.3.3.

1.2 Les règles de classe 2024 pour les classes admises, les REV 2021-2024.

1.3 Les prescriptions de la FFVoile dans l'annexe de l'AC intitulée : ANNEXE – PRESCRIPTIONS DE LA FFVOILE.

1.4 La partie B, section II du RIPAM (IRPCAS) quand elle remplace les règles du Chapitre 2 des RCV, voir AC 4.3.

1.5 L'annexe Waypoints est disponible aux adresses suivantes :

<https://arbitrage.ffvoile.fr/media/3dkpuegp/annexe-w.pdf> et <https://med-max.org/espace-skipper/> (Espace skipper)

1.6 Les Réglementations Spéciales Offshore World Sailing (RSO) 2024/2025, **catégorie 2** Monocoques et Multicoques avec les modifications propres à chaque classe.

1.7 Complément aux règles de classe

1.7.1 Non-routage

1.7.1.1 Donnée météorologiques complémentaires

Les concurrents sont autorisés à acquérir uniquement les données météorologiques ou océanographiques suivantes :

- images provenant de satellites d'observation.
- cartes d'observation et de prévision.
- fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- si leur contenu est "brut", c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents, sauf si cela est autorisé dans les règles de classe.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, de l'Organisation Mondiale de la Météorologie : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Météo Consult, Wetterwelt.de, Squid, Predictwind, GEM. Cette liste n'est pas exhaustive ; pour tout ajout d'un organisme météorologique officiel, le concurrent doit en faire la demande écrite à la direction de course au plus tard vendredi 20 septembre 2024

à 10h00 UTC (12h00 locales). Toutefois, ces données peuvent éventuellement être compressées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, mais sans que cette compression ne modifie l'information météorologique contenue.

À la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations.

La direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit de cette règle.

1.7.1.2 Sources d'informations interdites

a) En aucun cas un concurrent ne pourra disposer d'un serveur de données, ou accéder à un serveur de données, comportant des informations météo ou stratégiques, sous quelque format que ce soit, et accessible par quelque moyen que ce soit, autre que celui autorisé en IC 5.3.1.

b) En aucun cas un concurrent ne pourra recevoir, ou se procurer, de façon volontaire ou involontaire, en provenance d'une source extérieure, de terre ou d'un autre navire, les informations telles que décrites ci-après. La transmission ou la mise à disposition des résultats d'une recherche conduite par une source extérieure au bateau visant à lui procurer une compilation sélective des informations météo les plus adaptées à sa situation :

- la synthèse des données,
- des conseils accompagnés d'informations météo,
- la mise à disposition de pages sélectionnées sur un site ou une adresse internet,
- des fichiers cryptés,
- des fichiers dont la résolution serait changée,
- des fichiers météo ayant reçu une intervention humaine après sortie du modèle par l'organisme fournisseur,
- des fichiers, documentations sur la météo ou des choix de route.

Exception :

Des informations individualisées pourront être transmises à un ou plusieurs concurrents dans le cadre d'opérations de recherche ou de secours diligentées soit par la Direction de course, soit par les autorités de sauvetage (CROSS, MRCC). Ces informations seront transmises, soit par téléphone satellitaire ou sur l'Email du ou des bateaux concernés.

2 CENTRES DE COURSE

2.1 A port Camargue

Les bureaux de l'organisation générale de l'épreuve, du PC course, du Comité de Course, du Comité Technique, du Jury et de la Presse sont situés sur le Parvis de la Capitainerie de Port Camargue.

Ils seront ouverts du 25 septembre 2024 au 2 octobre 2024 de 9h à 18h

2.2 A Saïdia Resorts

Les bureaux de l'organisation générale de l'épreuve, du PC course, du Comité de Course, du Comité Technique, du Jury et de la Presse sont situés au Radison blu Beach de Saïdia.

Ils seront ouverts du 3 au 7 octobre 2024 de 9h00 à 18h00 (*heures locales*) Ces horaires pourront être modifiés en fonction des arrivées.

2.3 Pendant tout le déroulement de la course

La Direction de Course est joignable 24H/24 en cas d'urgence (Les numéros de portables seront communiqués sur les fiches sécurité qui seront remises au plus tard au briefing départ du samedi 28 septembre 2024.

Les concurrents peuvent envoyer des messages confidentiels à la Direction de Course, à l'adresse suivante dc@med-max.org ou par WhatsApp (sur le numéro de téléphone du Directeur de Course) Ils seront transmis si besoin au Comité de Course, au Comité Technique ou au Jury International

2.4 Tableau officiel

Le tableau d'affichage officiel jusqu'à 2 heures avant le signal d'avertissement est disponible sur le site officiel de la course (Espace Skippers) : <https://med-max.org/espace-skipper/>

Le tableau officiel de 2 heures avant le signal d'avertissement et jusqu'à la fermeture de ligne est le groupe WhatsApp « MED MAX – TABLEAU OFFICIEL »

3 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Toutes modifications aux Instructions de Course seront diffusées **au plus tard 2h00 avant le signal d'avertissement.**

Aucune modification d'un événement du programme officiel ne pourra être faite moins de 24h avant.

Leur publication sur le tableau officiel sera signalée par l'envoi d'une alerte de la Direction de Course aux concurrents et aux teams managers (Ceci modifie les Signaux de course).

3.2 Quand les bateaux sont en mer, conformément à RCV 90.2(c), les modifications aux IC seront transmises à chaque bateau par WhatsApp sur le groupe « MED MAX – TABLEAU OFFICIEL » (en plus d'une publication sur le tableau officiel du site de la course)

4 PROGRAMME

Le programme de la « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts », décrit dans l'Avenant N°1 à l'Avis de Course, est modifié comme suit (Avenant n°3 du 23 août 2024) :

Lundi 23 septembre

Contrôles de sécurité (équipements et jauge) sur Rdv pour les bateaux qui le souhaitent

Mardi 24 septembre

Contrôles de sécurité (équipements et jauge) sur Rdv pour les bateaux qui le souhaitent

Mercredi 25 septembre

07h00 TU (09h locales) : Début des contrôles de sécurité (équipements et jauge)
09h00 TU (11h locales) : Obligation de présence des bateaux et des skippers à Port Camargue
Briefing prologue Class 40
12h00 TU (14h locales) : Prologue Class40
16h00 TU (18h locales) : Briefing sécurité
17h00 TU (19h locales) : Briefing Inshore Ocean Fifty

Jeudi 26 septembre

07h00 TU (09h locales) : Début des contrôles de sécurité (équipements et jauge)
10h00 TU (12h locales) : Inshore Ocean Fifty

Vendredi 27 septembre

07h00 TU (09h locales) : Début des contrôles de sécurité (équipements et jauge)
09h00 TU (11h locales) : Conférence de presse
16h15 TU (18h15 locales) : Présentation des équipages
Fin des contrôles sécurité (équipements et jauge).
18h00 TU (20h locales) : Soirée équipages officielle

Samedi 28 septembre

08h00 TU (10h locales) : Briefing départ

Dimanche 29 septembre

11h00 TU (13h00 locales) : Départ de La « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts » 2024

A partir du vendredi 4 Octobre

Arrivée des premiers concurrents à Saïdia Resorts

Samedi 5 Octobre

A partir de 20h00 : Soirée Officielle

Dimanche 6 octobre

De 11h00 à 16h00 TU (12 à 14h locales) : Postlogue avec VIP embarqués
17h00 TU (18h locales) : Remise des prix en public sur le village Arrivée

5 COMMUNICATIONS (en complément à l'AC Annexe Multi Media)

5.1 Médias

Les concurrents doivent rentrer en contact régulièrement avec le Centre de Presse par téléphone satellite, WhatsApp ou mail pour permettre le suivi de l'épreuve.

5.2 Sécurité

Pour raison de sécurité, les concurrents doivent laisser en veille permanente pendant toute la durée de la course, leur téléphone satellite, leur dispositif de positionnement et leur VHF, en veille sur le canal 16.

5.3 Radio VHF

Le canal de la course est le 72. Seule la veille 16 est obligatoire.

Une heure avant leur ETA sur la ligne d'arrivée à Saïdia, les bateaux devront prévenir la direction de course par WhatsApp ou téléphone, puis se mettre en contact VHF.

5.4 Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés d'une balise Ocean Tracking. Elles permettent le suivi du bateau. En cas de non-retour de la balise, une retenue de 800 euros sera ponctionnée sur la caution Initiale versée à l'inscription

En cas d'abandon, le skipper devra renvoyer les balises, aussitôt que possible, à ses frais, à l'adresse suivante :

Serruzier leven Ocean Tracking – 1, rue Kerlizou – 29660 CARANTEC - France.

5.5 Classements intermédiaires et positions pendant la course

L'organisateur met en place une procédure de localisation des bateaux par le système de balise Ocean Tracking. Si nécessaire, en cas d'une défaillance de la balise de positionnement de l'AO, la localisation sera faite :

- Soit par la balise de localisation du bord demandée dans l'Avis de course 17.2, validée et testée par l'AO.
- Soit par l'envoi des coordonnées géographiques de la position du bateau par email (ou whatsapp) si aucune des balises de localisation n'est en état de fonctionnement (Fréquence des envois déterminée avec la Direction de Course).

La position des bateaux via les balises de localisation est mise à jour sur le site internet toutes les heures, sauf au départ, et à l'arrivée (voir IC 5.4)

Les classements officiels intermédiaires seront mis à jour sur le site internet toutes les 4 heures.

5.6 Positionnement satellite au départ et à l'arrivée sur le site de la course

Du signal de départ et jusqu'à 17h00 UTC (19h00 locales), les bateaux seront positionnés en permanence avec un intervalle à minima de 5 minutes-

A partir d'un rayon de 50 milles de la ligne d'arrivée et jusqu'à l'arrivée, les bateaux seront positionnés en permanence avec un intervalle à minima de 5 minutes.

La fréquence d'émission des balises pourra également être augmentée ponctuellement aux alentours du passage d'une marque de parcours.

Ces positions seront visibles sur le site officiel de la course.

5.7 AIS

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) à partir de leur appareillage le jour du départ de la course, jusqu'à leur arrivée à leur emplacement à Saïdia.

6 PAVILLONS DE COURSE ET PAVILLONS DE L'AO [NP]

Pavillons de course

Tout bateau inscrit à la course devra arborer les pavillons requis par l'AC 5. Ces pavillons doivent rester à bord pendant la course.

Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO, sans instruction (Ceci modifie la RCV 63.1).

7 ZONES REGLEMENTÉES (sous réserve d'autorisation de la Préfecture Maritime)

La zone de départ est une zone réglementée :

- Une zone Concurrents

Cette zone est strictement réservée aux concurrents et est autorisée aux moyens de sécurité de la Direction de Course, aux moyens de production d'images de l'AO.

Les semi-rigides d'assistance des concurrents sont autorisés dans cette zone jusqu'à 30 minutes avant le signal de départ.

- Deux zones Spectateurs

Ces zones sont interdites aux concurrents de 1h30 avant le signal de départ et jusqu'à 30 minutes après le signal de départ.

8 LE PARCOURS

8.1 Parcours de la « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts »

Le parcours est défini en IC Annexe 2.

8.2 Parcours pour les concurrents en retard et concurrents de retour à Port Camargue avec ou sans assistance extérieure

8.2.1 Concurrents en retard

a) Les bateaux en retard n'ayant pas pris le départ avant la fermeture de la ligne (30 minutes après le signal de départ) ne seront pas autorisés à prendre le départ.

b) Ils ne pourront prendre leur départ qu'après l'**accord écrit** conjoint de la Direction de Course et du Comité de Course.

c) Aucun départ retardé ne pourra avoir lieu plus de **24 heures** après le départ de l'épreuve.

d) Le départ se fera en coupant la ligne formée par les points géographiques théoriques de la ligne de départ défini en IC Annexe 2.

e) Pour tous les bateaux, le temps de course sera calculé à partir du signal de départ de la course.

8.2.2 Concurrents de retour à port Camargue après avoir pris le départ

L'IC 8.2.1 b) c) et e) s'applique aussi aux concurrents qui, après avoir pris le départ, rentreraient à Port Camargue avec ou sans assistance extérieure.

8.3 Zones interdites

Les bateaux ne sont pas autorisés pendant la course à naviguer dans les zones listées dans l'annexe 3 « Zones Interdites » qui sont considérés comme des obstacles.

8.4 Modifications de parcours et pointage officiel durant la course :

La Direction de Course, en accord avec le Comité de course pourra modifier le parcours par l'ajout ou la modification de marques avant que le premier bateau ait franchi les portes suivantes :

- Porte Bouches de Bonifacio : Cardinale Sud Lavezzi – Phare Ile Razzoli
- Porte Ile Stromboli (Ocean Fifty) : Waypoint Ouest Ile Stromboli – Waypoint Est Ile Stromboli
- Porte Ile Del Toro : Phare Ile Del Toro – Waypoint sud Ile Del Toro
- Porte Ile Formentera : Cardinale Sud Bajo d'En Pou – Cardinale Nord Bajo Ahorcados
- Porte Iles Zaffarines : Phare Ile Congeso – Phare Entrée tribord Port Del Agua

Les modifications de parcours ne pourront s'appliquer que sur la section de parcours qui suit la porte concernée et citée ci-dessus.

Les bateaux seront informés de ces modifications par WhatsApp, téléphone ou mail. Ils devront accuser réception du message auprès de la Direction de Course (ceci modifie la RCV 33).

8.5 Escale technique

Pendant la Course, un bateau est autorisé à faire des escales techniques et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

- Le Skipper doit en **faire la demande** à la Direction de Course.
- **Après accord de la Direction de Course** sur le lieu de l'escale, sur les réparations à

effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer au port ou rejoindre un abri à partir du franchissement à la voile d'une porte de référence **située dans le périmètre du lieu de l'escale** et matérialisée par deux waypoints dont les coordonnées géographiques et le sens de franchissement seront définis par la Direction de Course en concertation avec le Skipper ou son représentant.

La porte de référence est positionnée de manière à ce 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.

A partir du franchissement de la porte de référence, des personnes peuvent monter à bord.

- **Lorsque le bateau est 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 (aucun remplacement de voiles ne sera autorisé pour les Class 40, cf. Règles de Classe). Le Skipper et le co-skipper peuvent débarquer.
- **Lorsque les réparations sont terminées**, pour reprendre la course, le bateau doit franchir à la voile et en configuration de course (seul le skipper et son co-skipper sont à bord) la porte de référence dans le sens inverse tel qu'initialement définis et franchis avant son escale technique. Le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour rejoindre les abords de cette porte de référence.
- L'escale technique à quai dans un port ou dans un abri sera sujette à un temps minimum d'arrêt de **4 heures**.

Le chronométrage du temps minimum d'escale se fait au franchissement de la porte de référence.

- **Arrêt technique** : un arrêt au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ne compte pas pour escale technique pour autant que le skipper et co-skipper ne reçoivent pas d'aide extérieure pendant cet arrêt. Pour effectuer un arrêt technique, le skipper devra néanmoins respecter la même procédure que celle d'une escale technique (demande à la Direction de course, point de mise en marche du moteur, etc.).

A noter qu'un retour à Port Camargue ne comptera pas pour escale technique.

9 LE DÉPART

SIGNAL	PAVILLON ET SIGNAL SONORE	MINUTE AVANT LE DÉPART
Ligne de départ 10h30 TU	Envoi du pavillon « Orange »	30
Avertissement 10h52 TU	Envoi du pavillon « MED MAX » 1 signal sonore	8
Préparatoire 10h56 TU	Envoi du pavillon « P » ou « I » 1 signal sonore	4
10h59 TU	Affalé du pavillon « P » ou « I » 1 signal sonore long	1
Départ 11h00 TU	Affalé du Pavillon « MED MAX » 1 signal sonore	0

Les signaux visuels seront, si possible, appuyés par un décompte VHF canal 72.

9.1.1 A l'envoi du pavillon orange (30min avant le signal de départ), chaque bateau devra être en configuration double.

9.1.2 Ligne de départ

La ligne de départ (d'une longueur d'environ 1 mille) et son emplacement seront précisés une heure avant le départ, sa position géographique sera communiquée en VHF canal 72 et sur le groupe WhatsApp « MED MAX – TABLEAU OFFICIEL ».

9.2 Départ anticipé

Selon la règle expérimentale DR21-01 de World Sailing, quand un bateau ne prend pas le départ conformément à la définition « Prendre le départ », **il ne doit pas revenir du côté pré-départ de la ligne de départ.**

Pénalité Stop / Go : le bateau OCS recevra, sans instruction une pénalité de **3 heures**. Cette pénalité sera à effectuer selon les modalités précisées dans IC 12.6, avant le franchissement de la longitude de **05°00.00 E**.

Les concurrents qui sont OCS seront si possible prévenus aussitôt que possible par VHF sur le canal de course (72) et publié sur le groupe WhatsApp « MED MAX – TABLEAU OFFICIEL ». L'absence d'émission ou de réception VHF et/ou de bateau du Comité de Course ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie RCV 60.1b).

9.3 Concurrents non partants

Les concurrents qui n'auront pas pris le départ 30 minutes après le signal de départ doivent être considérés comme non partants. Ils pourront devenir concurrents en retard s'ils en font la demande au Comité de Course suivant IC 8.2.1.

9.4 Déclaration de départ

La déclaration de départ (IC Annexe 7) pour tous les bateaux doit être remise au PC Course au plus tard le samedi 28 septembre 2024 lors du briefing Départ à 08h00 (10h00 locales).

10 L'ARRIVÉE

10.1 Zone et ligne d'arrivée (IC Annexe 5)

La zone d'arrivée se trouve devant la marina de Saïdia Resorts.

La ligne d'arrivée est définie par :

- Le feu d'extrémité de la digue Nord de la Marina de Saïdia à laisser à Tribord
- Une bouée Cylindrique Saïdia Resorts positionnée par 35°07.320 N et 002°17.565 W à laisser à babord.

10.2 De nuit-la bouée d'arrivée sera équipée d'une flash light.

10.3 Les concurrents sont tenus de garder leur journal informatique ou livre de bord à la disposition du Comité de Course et de la Direction de Course.

10.4 Tout bateau arrivé devra rester à Saïdia Resorts au moins jusqu'à la fin de la remise des Prix du dimanche 6 octobre et à la place qui lui aura été attribuée.

10.5 Les bateaux bénéficieront d'une place gratuite jusqu'au 13 octobre 2024. Après cette date, ceux qui souhaitent rester à Saïdia Resorts devront demander une place auprès de la direction de Saïdia Resorts et s'acquitter des formalités et frais de port.

11 TEMPS LIMITE / ABANDON

11.1 Pour toutes les classes, la ligne d'arrivée sera fermée le dimanche 6 octobre 2024 à 15h00 TU (16h00 locales).

11.2 Toute intention d'abandonner devra faire l'objet d'une déclaration officielle écrite et signée par le skipper. L'abandon ne deviendra officiel qu'à réception de ce document par la Direction de course. Un abandon ainsi déclaré sera définitif.

11.3 Tout concurrent qui déclenchera sa balise Cospas-Sarsat devra la désactiver uniquement sur demande des CROSS/MRCC ou de la Direction de Course (dès que sa situation ne nécessitera plus l'émission d'un signal de détresse).

12 SYSTEME DE PENALITES ET DE REPARATIONS

12.1 Pénalité au moment de l'incident

12.1.1 Pour l'application de la RCV 44.1, une infraction à la partie B de la section II du RIPAM dans un incident entre concurrents sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44.1).

12.1.2 Pénalité en tours : après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de Course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 13.3).

12.1.3 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 13.3.

12.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 12.6 ci-dessous. Dans la RCV A.5.1, supprimer "qui n'a pas effectué le parcours".

Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités de la « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts » (IC Annexe 6).

12.3 Pouvoir discrétionnaire du Jury :

Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité. Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

Une décision de réparation accordée par le Jury après instruction sera, sauf exception, une bonification en temps.

12.4 Pénalités décidées par l'Autorité Organisatrice

Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront financières (déduites de la caution de départ). Elles seront reversées à la SNSM. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 12.2.1.

12.5 Rupture accidentelle de scellé constatée par le Comité Technique [NP][SP]

Dans le cas où le président du comité technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et que le comité technique constate que la rupture est accidentelle, le jury par l'intermédiaire du comité technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 63.1).

- Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera de 90 minutes.
- Pour une rupture d'un autre scellé, la pénalité sera de 30 minutes.

Si le concurrent refuse cette pénalité standard, une instruction sera ouverte par le jury via une réclamation du comité technique.

12.6 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de Course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité. Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de Course qui procédera au chronométrage de la pénalité à partir d'un segment qu'elle aura décidé avec le concurrent.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par le Comité de Course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

13 RÉCLAMATION, DEMANDE DE RÉPARATION ET DE RÉOUVERTURE

Préambule :

Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 61.1 (première phrase), 61.2, 61.3 et 63 s'appliqueront.

13.1 Informer le réclamé :

Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par e-mail. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 61.1(a)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

13.1.1 Les avis des réclamations du Comité de Course, du Comité Technique et du Jury seront affichés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 61.1(b).

La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 61.1(b)).

13.1.2 Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC13.1 ci-dessus.

Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en IC13.1.1 ci-dessus.

13.2 Contenu d'une réclamation

Une intention de réclamer, annoncée par VHF au moment de l'incident, devra être confirmée par écrit (email) dès que cela sera raisonnablement possible.

13.3 Temps limites

13.3.1 Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de Course, le Comité technique ou le Jury sera de **12 heures** après la connaissance de l'incident motivant la réclamation. Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de 60 minutes après son arrivée.

13.3.2 Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de Course, le Comité technique ou le Jury sera de **12 heures** après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera **60 minutes** après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 62.2).

13.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les **12 heures** après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 66).

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les **60 minutes** après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 66).

13.3.4 Le Jury devra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

13.4 Instruction et décision

13.4.1 Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.2).

13.4.2 L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction (Cela modifie la RCV 63.3).

13.4.3 Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction (Cela modifie la RCV 63.6).

13.4.4 Conformément au préambule de l'IC 13, la procédure prévue dans l'IC 13.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course. Cependant, et selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents n'est pas conforme à la RCV N1.

13.4.5 La décision du Jury sera affichée au tableau officiel et communiquée par e-mail aux parties et à l'ensemble des concurrents dès que cela sera raisonnablement possible, après la clôture de l'instruction.

13.4.6 Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.5.

14 CLASSEMENT

Le classement se fait en temps réel par Classe ou catégorie suivant l'ordre de franchissement de la ligne d'arrivée à Saïdia. Ce classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du Jury.

Les bateaux sont répartis en 2 classes telles que prévu dans l'AC 6.1 et ses avenants.

15 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

15.1 Pour les Ocean Fifty

Les déclarations de voiles (formulaire disponibles PC Course) devront être remises au Président du Comité Technique **au plus tard le samedi 28 septembre 2024 à 16h00 TU (18h00 locales)**. Les voiles devront être à bord au plus tard le samedi 28 septembre 2024 à 08h00 TU (10h00 locales) et il n'y aura pas de mouvements de voiles autorisés après cette date sauf après l'accord écrit du Comité Technique. Des contrôles pourront être effectués.

15.2 Pour les Class40

Les déclarations de voiles (formulaire disponibles PC Course) devront être remises au Président du Comité Technique **au plus tard le dimanche 22 septembre 2024 à 16h00 TU (18h00 locales)**. Les voiles devront être à bord au plus tard le samedi 28 septembre 2024 à 08h00 TU (10h00 locales) et il n'y aura pas de mouvements de voiles autorisés après cette date sauf après l'accord écrit du Comité Technique. Des contrôles pourront être effectués

15.3 Un bateau ou son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité à l'avis de course et ses avenants, aux RSO, aux règles de classe et aux instructions de course et ses avenants éventuels.

15.4 A Port Camargue, des contrôles seront effectués avant le départ. Les 2 skippers doivent assister au 1er contrôle du bateau. Ensuite l'un ou l'autre ou leur représentant est tenu d'être présent aux différents rendez-vous fixés par un Contrôleur d'équipement course au large jusqu'à ce que le bateau soit conforme. Un bateau non conforme le vendredi 27 septembre 2024 à 16h00 TU (18h00 locales) ne pourra pas prendre le départ de l'épreuve. Toutefois, en cas de circonstances particulières, s'il termine de se mettre en conformité avant son heure de départ du quai, la Direction de Course pourra l'autoriser à prendre le départ.

15.5 Sortie du port à Port Camargue

L'ordre de sortie sera communiqué aux bateaux au plus tard au briefing du samedi 28 septembre. Tous les bateaux devront être en configuration course quand ils appareilleront du quai.

15.6 Pour des raisons de sécurité les bateaux sortent du port avec leur propre moteur. Les moteurs ne seront pas plombés avant la sortie du port.

15.7 Plombages

15.7.1 Plombage des moteurs

Le plombage du moteur, à la fois en marche avant et marche arrière, est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 1 « Procédure d'auto-plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau soit contrôlé à l'arrivée.

Si un bateau a besoin d'utiliser son moteur ou si un scellé d'arbre moteur est cassé, le skipper doit tout d'abord en informer la direction de course, puis il doit :

- Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le scellé fourni par le comité technique.
- Faire un rapport, aussitôt que possible, au comité technique, donnant l'heure et la position de l'incident et l'heure et la position quand le scellé a été remplacé et, si possible, le temps pendant lequel il a utilisé son moteur pour la propulsion et la raison pour laquelle il l'a fait.
- Transmettre à la Direction de Course et/ou au Comité Technique, aussitôt que possible, une photo du scellé avant la rupture (dans le cas où c'est le skipper qui décide de rompre le scellé) et une photo du nouveau scellé en position, ces 2 photos montrant un papier où figure le code donné par la Direction de Course.

15.7.2 Autres plombages

Suivant les classes des plombages seront posés par les contrôleurs à Port Camargue avant le départ du quai et ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée, voir la liste en annexe 1.

15.8 Plombages et contestation de la qualité du plombage

Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des plombages.

Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses plombages

Toute contestation concernant l'intégrité et/ou la qualité du plombage devra être formulée pendant les contrôles, ou, dans les 2 heures suivant le plombage (ou re-plombage) auprès des contrôleurs. Les contestations ne seront plus admises après la signature de la déclaration de départ.

15.9 À l'arrivée, des contrôles pourront être effectués par le Comité Technique, soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury International.

Les scellés du moteur ne pourront être coupés que :

- par le Comité Technique **après l'arrivée** ou,
- par le concurrent **en approchant de la ligne d'arrivée**, après autorisation de la Direction de Course et selon la procédure décrite en annexe 1 : La Direction de Course ou le Comité Technique donnera un code au concurrent qui devra envoyer une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

16 PUBLICITE [NP]

Les bateaux doivent arborer les flammes ou pavillons et les marquages demandés par l'AO (AC 5).

17 BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels de l'Organisation seront identifiés comme suit :

- Bateau Comité de Course : Pavillon FFVoile et Flamme MED MAX de couleur « ROSE » avec marquage « ORGA »
- Bateaux Jury/Jauge : Flamme MED MAX de couleur, marquage « JURY »
- Moyens de Sécurité du plan d'eau : Flamme MED MAX de couleur « VERTE-BLEUE » avec marquage « ORGA »
- Bateaux Presse : Flamme MED MAX de couleur « BLEUE » avec marquage « PRESS »
- Bateaux Production Médias (Vidéo et Photos) : Flamme MED MAX de couleur « BLEUE-VERTE-JAUNE-ORANGE » avec marquage « PROD »

18 BATEAUX ACCOMPAGNATEURS

18.1 Bateaux d'assistance

Pour les Class 40 et Ocean Fifty, un seul semi-rigide d'assistance par bateau-concurrent sera référencé.

Les semi-rigides des Teams arboreront une flamme MED MAX de couleur « VIOLETTE », avec marquage « TEAM »

Navires et skippers devront être en règle avec la réglementation en vigueur.

18.1.1 Un briefing pour les semi-rigides d'assistance sera organisé le **samedi 28 septembre 2024** (horaire confirmé ultérieurement). Ce briefing est obligatoire pour obtenir le pavillon d'identification.

18.1.2 Les semi-rigides devront impérativement être référencé avant le mercredi 25 septembre 2024 21h59 TU (23h59 locales)—via un formulaire en ligne : le lien sera communiqué ultérieurement.

18.1.3 Les semi-rigides d'assistance référencés seront autorisés à naviguer dans la zone réservée aux concurrents jusqu'à **30 minutes** avant le départ.

18.1.4 La double veille VHF 16/72 est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation.

18.1.5 Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers.

18.2 Vedettes à passagers et semi-rigides à passagers

Les navires à passagers doivent être en règles avec la législation en vigueur pour ce type d'usage et doivent être obligatoirement référencées auprès de l'organisateur via un formulaire de déclaration en ligne : le lien sera communiqué ultérieurement.

19 PRIX

Seuls les bateaux ayant fini la « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts » seront pris en compte pour les prix.

19.1 Dotations financières

Les dotations financières prévues dans AC 16.3

19.2 Remise des prix

La remise des prix officielle aura lieu en public à Saïdia Resorts le dimanche 6 octobre à 17h00 TU (18h00 locales).

20 OBLIGATIONS DES 2 SKIPPERS [NP]

La présence des 2 skippers est obligatoire :

20.1 A Port Camargue

- Lors du premier contrôle de sécurité.
- Pour chaque briefing Skipper décrit à l'AC 8, Avenant N°1 à l'AC et IC 4
- Aux différents événements mentionnés en AC8.
- Le dimanche 29 septembre, sur leur bateau, au moment de quitter le quai.

20.2 Au Maroc à Saïdia Resorts

- À la conférence de presse d'arrivée,
- Au Postlogue (pour les bateaux déjà arrivés),
- A la remise des prix en public
- A la soirée de clôture à Saïdia Resorts.

21 PROTECTION DES DONNEES

21.1 Droit à l'image et à l'apparence :

En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux autorisent l'AO, la FFVoile et leurs sponsors à utiliser gracieusement son image et son nom, à montrer à tout moment (pendant et après la compétition) des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même prises lors de la compétition, et ce sur tout support et pour toute utilisation liée à la promotion de leurs activités.

21.2 Utilisation des données personnelles des participants

En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile, l'AO et ses sponsors à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publication de la FFVoile et ses sponsors. La FFVoile en particulier, mais également ses sponsors pourront utiliser ces données pour le développement de logiciels ou pour une finalité marketing. Conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), tout concurrent ayant communiqué des données personnelles à la FFVoile peut exercer son droit d'accès aux données le concernant, les faire rectifier et, selon les situations, les supprimer, les limiter, et s'y opposer, en contactant dpo@ffvoile.fr ou par courrier au siège social de la Fédération Française de Voile en précisant que la demande est relative aux données personnelles.

22 ORGANISATION

22.1 Autorité Organisatrice

La « MED MAX | 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.

22.2 Direction de Course

Mandatée par Escondida S.A.S, la Direction de Course (mail) est composée de :

- Guillaume Rottée : Directeur de Course - guillaume.rottee@gmail.com

Assisté des personnes suivantes :

- Estelle Graveleau, Directrice de Course adjointe - contact.egeau@gmail.com

Sa mission est celle définie dans le texte approuvé par le conseil d'administration de la FFVoile le 18 novembre 2006 en collaboration directe avec le Comité de Course, le Comité Technique, le médecin de la course, et le Jury International.

Pour les opérations de départ, la DC s'appuie notamment sur le club sportif « Société Nautique du Grau du Roi - Port Camargue ».

22.3 Arbitres

Samuel Cartier	Président du Comité de Course - scartier@cntl-marseille.com
Michel Chadelas	Adjoint du Comité de Course
Denis Reynaud	Adjoint du Comité de Course
Nathalie Monier	Présidente du Comité Technique - n.monier@orange.fr
Isabelle Journiac	Contrôleur d'équipement Course au large
Cyril Mannetsatter	Contrôleur d'équipement Course au large
Pauline Den Burger (NED)	Président du Jury - pauline@regattasupport.nl
Romain Gautier (FRA)	Juge
Ant Davey (GBR)	Juge
Tom Grainger (GBR)	Juge - tom.grainger.marseille@gmail.com
Luke Scott (RSA)	Juge

22.4 Médecin de la course

Le suivi médical sera assuré par, Dr.Denis HERESBACH, a été désigné par la FFVoile.
denis.heresbach@orange.fr

Le n° d'appel du médecin est le +33 6 75 51 88 67

22.5 ETABLISSEMENT DES RISQUES

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. »

En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile.

AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION

Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait après avoir quitté le port par un auto-plombage :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
 - Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis au préparateur référent et/ou au skipper au plus tard lors du briefing IC / Sécurité,
 - Après la sortie du port, une fois le bateau en mer le jour du départ, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion,
 - Une photo numérique du plomb-collier numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible**.
 - **Cette photo devra être envoyée par mail ou par WhatsApp au Président du comité technique et/ou à la Direction de Course au plus tard à 18h00 TU (20h00 locales) le jour du départ, avec le nom du bateau :**
 - Sur l'adresse mail suivante dc@med-max.org
- ou sur le téléphone portable du :
- Comité Technique +33 671 247 729
 - ou sur celui de la DC.+33 659 145 870
- La Direction de Course ou le Comité Technique devra accuser réception de l'envoi.
 - Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour la Direction de Course et le Comité Technique.
 - Si la photo n'est pas reçue dans le temps imparti, le Président du Comité Technique fera un rapport au Jury qui procédera à une instruction.
 - Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaldra à absence de photo.

MODE D'EMPLOI DES SCELLES MOTEURS – NOTICE OF THE ENGINE'S SEALS



Rentrer l'extrémité du scellé côté numéro, au niveau du dessin de la flèche

AUTRES PLOMBAGES

CLASS 40	
Radeau de sauvetage	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture et en position
Réservoirs fixes non-structurels de 40 litres d'eau potable	Pb en position
Réservoirs de carburant supplémentaires (si nécessaire)	Pb en position
Réserve de carburant de sécurité (20L)	Pb en fermeture et en position
Bidons de méthanol	Pb en position
Mouillage lourd	Pb en position
Voile de secours « Libertykite » s'il y a	Aux 3 points

OCEAN FIFTY	
Radeau de sauvetage	Pb en fermeture et en position
Complément du radeau de sauvetage	Pb en fermeture et en position
Container de survie	Pb en position
Réserve d'eau de survie (1 x 9 litres)	Pb en fermeture
Réserve de carburant de sécurité (10l)	Pb en fermeture et en position
Les 2 mouillages	Pb en position
2 réservoirs d'eau fixes de 5 litres chacun	Pb en position
Voile de secours « Libertykite » s'il y a	Aux 3 points

24 ANNEXE 2 : PARCOURS

Les coordonnées des points sont données en WGS 84, à titre indicatif et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation, (ceci modifie la RCV 62).

PARCOURS « MED MAX | Occitanie | Saïdia Resorts » OCEAN FIFTY (environ 1 500 Mn)

ORDRE	MARQUE		CÔTE	POSITION
1	Ligne de DEPART Port Camargue			Zone de départ Grau du Roi Port Camargue
2	Marque spéciale PAL Nord	Laisser	Bab,	43°30,970 N 003°58,635 E
3	Marque spéciale PAL Ouest	Laisser	Bab,	43°30,760 N 003°58,000 E
4	Bouée spectacle gonflable Sète	Contourner	Bab,	43°23.550 N 003° 41.750 E
5	Porte Bouches de Bonifacio*			
	<i>Cardinale sud Lavezzi</i>	Laisser	Bab,	41°18,542 N 009°15,368 E
	<i>Phare Ile Razzoli</i>	Laisser	Trib,	41°18.416 N 009°20.396 E
6	Ile La Presa	Laisser	Trib,	41°18,556 N 009°22,583 E
7	Ile Barrettinelli Di Fuori	Laisser	Trib,	41°18,049 N 009°24,051 E
8	Ile Piana	Laisser	Trib,	41°17,650 N 009°24,335 E
9	Cardinale Nord Secca dei Monaci	Laisser	Trib,	41°13,218 N 009°32,632 E
10	Porte Ile Stromboli*			
	<i>Waypoint Ouest Ile Stromboli</i>	Laisser	Trib,	38°48.401 N 015°14.407 E
	<i>Waypoint Est Ile Stromboli</i>	Laisser	Bab,	38°48.407 N 015°27.710 E
11	Porte Ile Del Toro*			
	<i>Phare Ile Del Toro</i>	Laisser	Trib,	38°51,660 N 008°24,563 E
	<i>Waypoint Porte Sud Ile Del Toro</i>	Laisser	Bab,	38°31.660 N 008°24.563 E
12	Porte Ile Formentera*			
	<i>Cardinale nord Bajo d'En Pou</i>	Laisser	Bab,	38°48,345 N 001°25,173 E
	<i>Cardinale Sud Bajo Ahorcados</i>	Laisser	Trib,	38°48,611 N 001°24,476 E
13	Porte Iles Zaffarines*			
	<i>Phare Sud Ile congressa</i>	Laisser	Bab,	35°10.520 N 002°26.331 W
	<i>Phare entrée tribord Port Del Agua</i>	Laisser	Trib,	35°08.783 N 002°25.116 W
14	Ligne d'ARRIVEE Saïdia			
	<i>Bouée gonflable</i>	Laisser	Bab,	35°07,127 N 002°17,469 W
	<i>Feu tribord entrée du port de Saïdia</i>	Laisser	Trib,	35°07.020 N 002°17.611 W

PARCOURS « MED MAX | Occitanie | Saïdia Resorts » CLASS 40 (environ 1 000 Mn)

ORDRE	MARQUE		CÔTE	POSITION
1	Ligne de DEPART			Zone départ Grau du Roi - Port Camargue
2	Marque spéciale PAL Nord	Laisser	Bab,	43°30,970 N 003°58,635 E
3	Marque spéciale PAL Ouest	Laisser	Bab,	43°30,760 N 003°58,000 E
4	Bouée spectacle gonflable Sète	Contourner	Bab,	43°23.550 N 003° 41.750 E
5	Porte Bouches de Bonifacio*			
	<i>Cardinale sud Lavezzi</i>	Laisser	Bab,	41°18,542 N 009°15,368 E
	<i>Phare Ile Razzoli</i>	Laisser	Trib,	41°18.416 N 009°20.396 E
6	Ile La Presa	Laisser	Trib,	41°18,555 N 009°22,583 E
7	Ile Barrettinelli Di Fuori	Laisser	Trib,	41°18,049 N 009°24,051 E
8	Ile Piana	Laisser	Trib,	41°17,649 N 009°24,335 E
9	Cardinale Nord Secca dei Monaci	Laisser	Trib,	41°13,218 N 009°32,632 E
10	Porte Ile Del Toro*			
	<i>Phare Ile Del Toro</i>	Laisser	Trib,	38°51,660 N 008°24,563 E
	<i>Waypoint Porte Sud Ile Del Toro</i>	Laisser	Bab,	38°31.660 N 008°24.563 E
11	Porte Ile Formentera*			
	<i>Cardinale nord Bajo d'En Pou</i>	Laisser	Bab,	38°48,345 N 001°25,173 E
	<i>Cardinale Sud Bajo Ahorcados</i>	Laisser	Trib,	38°48,611 N 001°24,476 E
12	Porte Iles Zaffarines*			
	<i>Phare Sud Ile congressa</i>	Laisser	Bab,	35°10.520 N 002°26.331 W
	<i>Phare entrée tribord Port Del Agua</i>	Laisser	Trib,	35°08.783 N 002°25.116 W
13	Ligne d'ARRIVEE Saïdia			
	<i>Bouée gonflable</i>	Laisser	Bab,	35°07,127 N 002°17,469 W
	<i>Feu tribord entrée du port de Saïdia</i>	Laisser	Trib,	35°07.020 N 002°17.611 W

25 ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES

ZONE INTERDITE - RESERVE PALAVAS

WPT	POSITION
PAL1	43°30.970 N - 003°58.635 E
PAL2	43°30.595 N - 003°59.150 E
PAL3	43°30.325 N - 003°58.295 E
PAL4	43°30.770 N - 003°58.000 E

ZONE INTERDITE - PARC CONCHYLICOLE FRONTIGNAN

WPT	POSITION
FRON1	43°28.175 N - 003°53.910 E
FRON2	43°27.485 N - 003°54.470 E
FRON3	43°26.155 N - 003°51.380 E
FRON4	43°26.840 N - 003°50.850 E

ZONE INTERDITE - PARC EOLIEN BOUCHES DU RHONE

EOL1	43°14.910 N 004°47.430 E
EOL2	43°12.590 N 004°52.150 E
EOL3	43°08.085 N 004°48.030 E
EOL4	43°10.400 N 004°43.310 E

ZONE INTERDITE - ZONE DE TIRS ILE DU LEVANT

WPT	POSITION
LEVANT1	43°03.320 N - 006°30.500 E
LEVANT2	43°01.900 N - 006°32.150 E
LEVANT3	42°47.400 N - 006°29.865 E
LEVANT4	42°47.400 N - 006°15.000 E
LEVANT5	42°52.500 N - 006°15.000 E
LEVANT6	43°00.100 N - 006°26.000 E
LEVANT7	43°01.500 N - 006°25.800 E
LEVANT8	43°03.000 N - 006°27.900 E

ZONE INTERDITE - LAVEZZI

WPT	POSITION
LAVEZ1	41°24.030 N - 009°16.040 E
LAVEZ2	41°22.800 N - 009°18.630 E
LAVEZ3	41°21.950 N - 009°18.920 E
LAVEZ4	41°19.050 N - 009°15.220 E
LAVEZ5	41°19.920 N - 009°14.270 E
LAVEZ6	41°22.660 N - 009°14.400 E

ZONE INTERDITE - RESERVE MOLAROTTO

WPT	POSITION
MOLA1	40°53.050 N - 009°46.700 E
MOLA2	40°52.610 N - 009°47.300 E
MOLA3	40°51.580 N - 009°47.310 E
MOLA4	40°51.580 N - 009°46.090 E
MOLA5	40°52.609 N - 009°46.075 E

ZONE INTERDITE - RESERVE ILE D'USTICA

WPT	POSITION
Cercle de 6,5 Mn de rayon centré par :	
UST	38°42.360 N - 013°10.445 E

ZONE INTERDITE - RESERVE ILE STROMBOLI

WPT	POSITION
STROM1	38°50.150 N - 015°11.220 E
STROM2	38°48.600 N - 015°12.790 E
STROM3	38°47.725 N - 015°11.390 E
STROM4	38°49.170 N - 015°09.470 E

ZONE INTERDITE - ZONE MILITAIRE CARBONARA

WPT	POSITION
CARB1	39°11.155 N - 009°34.500 E
CARB2	39°11.160 N - 009°41.120 E
CARB3	39°06.735 N - 009°41.110 E
CARB4	38°58.725 N - 009°32.150 E
CARB5	39°03.750 N - 009°24.060 E
CARB6	39°08.455 N - 009°24.060 E

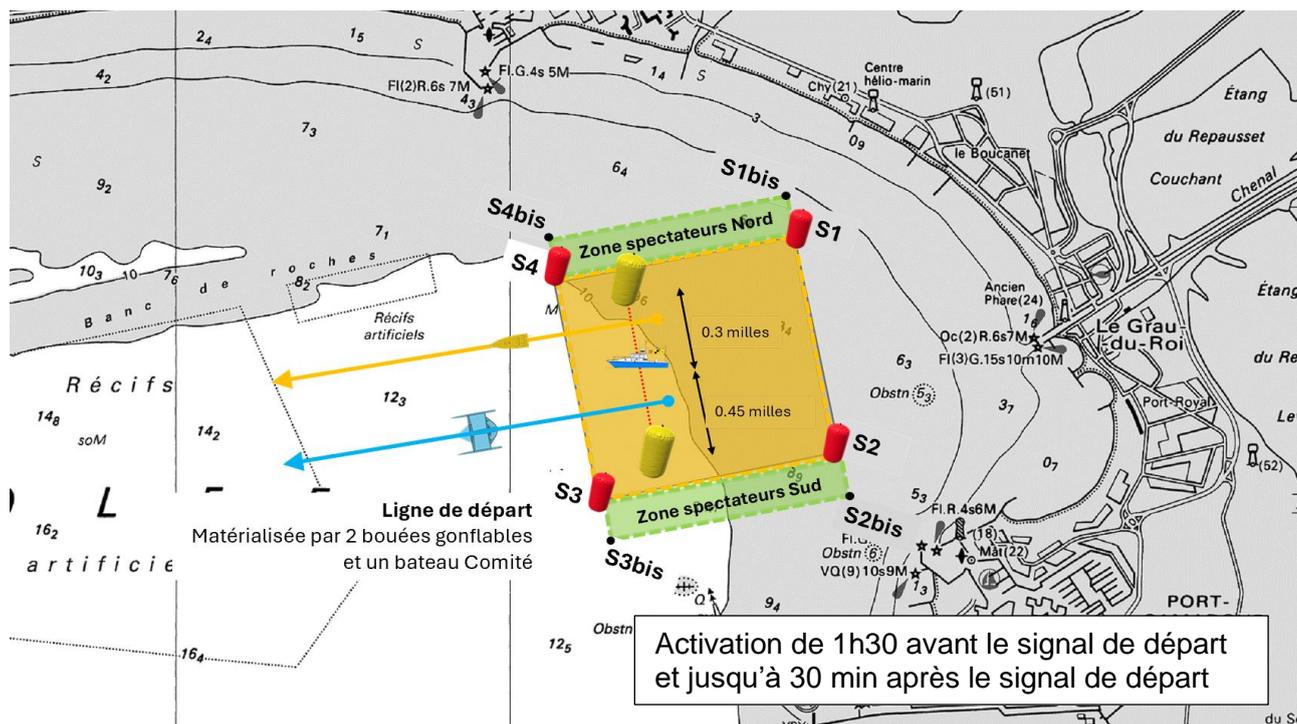
ZONE INTERDITE - ALGERIE

WPT	POSITION
ALG1	37°23.040 N - 008°41.615 E
ALG2	35°04.000 N - 008°41.615 E
ALG3	35°04.000 N - 002°12.825 W
ALG4	35°24.000 N - 002°12.825 W
ALG5	35°59.090 N - 001°12.490 W
ALG6	36°44.940 N - 000°46.565 E
ALG7	37°09.250 N - 002°43.020 E
ALG8	37°14.685 N - 004°27.905 E

ZONE INTERDITE - RESERVE ILES ZAFFARINES

WPT	POSITION
ZAFF1	35°11.365 N - 002°25.140 W
ZAFF2	35°10.450 N - 002°24.555 W
ZAFF3	35°09.830 N - 002°27.345 W
ZAFF4	35°10.165 N - 002°27.765 W
ZAFF5	35°11.305 N - 002°26.675 W

26 ANNEXE 4 : ZONES EGLEMENTEES



ZONE DEPART MED MAX

WPT	POSITION
S1	43°32.530 N - 004°06.570 E
S2	43°31.660 N - 004°06.820 E
S3	43°31.460 N - 004°05.490 E
S4	43°32.340 N - 004°05.240 E

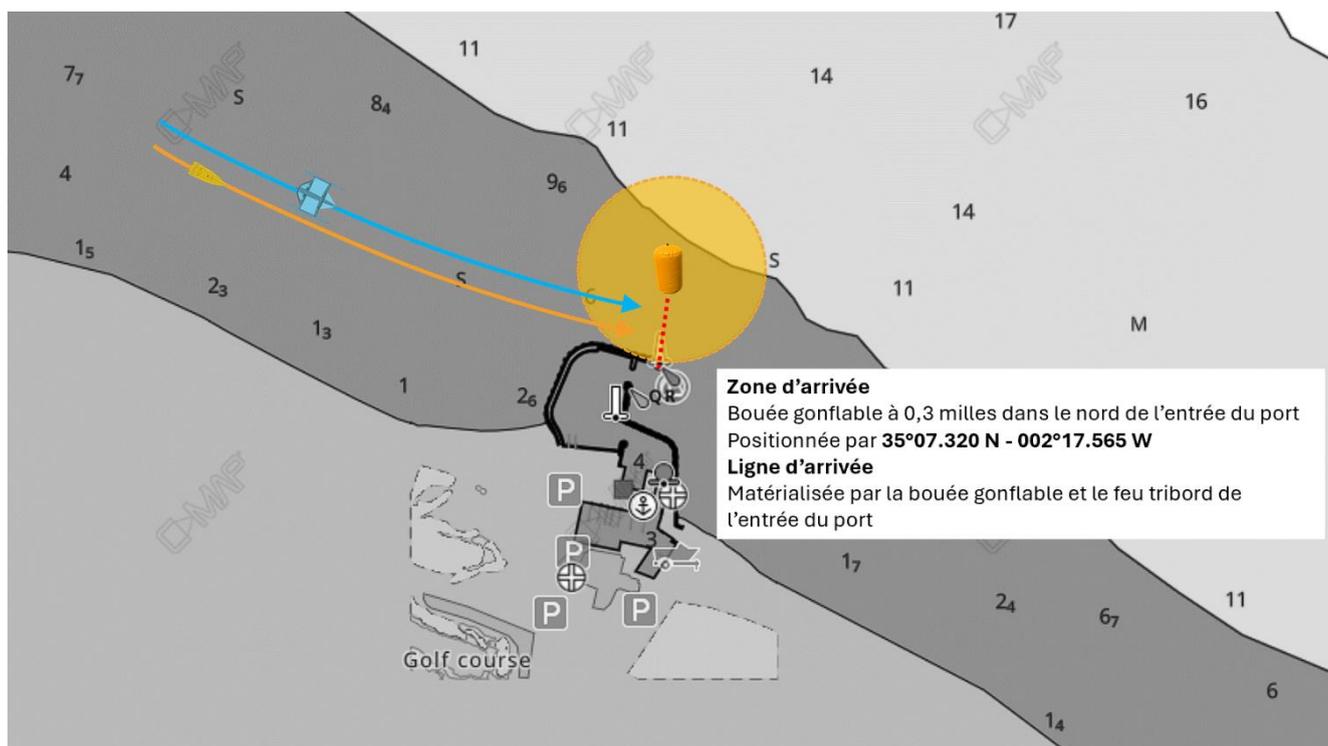
ZONE SPECTATEURS MED MAX SUD

WPT	POSITION
S2	43°31.660 N - 004°06.820 E
S3	43°31.460 N - 004°05.490 E
S3bis	43°31.290 N - 004°05.540 E
S2Bis	43°31.490 N - 004°06.880 E

ZONE SPECTATEURS MED MAX NORD

WPT	POSITION
S1	43°32.530 N - 004°06.570 E
S4	43°32.340 N - 004°05.240 E
S4bis	43°32.510 N - 004°05.190 E
S1bis	43°32.710 N - 004°06.520 E

27 ANNEXE 5 : ZONE ET LIGNE D'ARRIVEE A SAÏDIA RESORTS



PENALITES SPORTIVES POUR DES RCV ENFREINTES

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes

Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 4 plages :

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures à DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnaire s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou de changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité :

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?
5. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité :

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
5. Est-ce que l'infraction a avantagé le bateau ?

Le jury peut utiliser d'autres questions qui lui semblent pertinentes pour déterminer si la pénalité doit être aggravée ou diminuée.

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ
Avis de course				
AC 5.1 Publicité	X			
AC 5.3 Marques de reconnaissance	X			
Instructions de Course				
IC 1.7 Evacuation des détritrus (RCV 47)		X		
IC 2 Publicité de l'épreuve	X			
IC 5 Communications		X		
IC 5.11.3 AIS		X		
IC 10 Zone de départ		X		
IC 9.1 Parcours			X	X
IC 9.2 TSS et Zones interdites			X	
IC 9.3 Escales techniques		X		
IC 10.3 Ligne de départ		X		
IC 13.2 Abandon			X	
IC 14.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM			X	X
IC 14.1.3 Omission de réparation		X		
IC 14.1.4 Blessure ou dommage			X	X
IC 14.2.4 Rupture Plombage		X		
IC 18.7 Rupture Plombage moteur			X	
IC 22 Obligations des skippers	X			
Règles de classe ou RSO				
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau ci-dessus, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial.

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Non	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	3 ou 4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	3 ou 4

PENALITES FINANCIERES POUR DES REGLES ORGANISATEUR ENFREINTES

Chaque règle non sportive enfreinte sera pénalisée de 1000 euros (mille euros), reversées à la SNSM.

29 ANNEXE 7 : DECLARATION DE DEPART ET DE NON- ROUTAGE

Nom du Bateau / Boat Name:

Je soussigné(e) / *I the undersigned*,:

chef de bord du bateau ci-dessus désigné, déclare sur l'honneur que je suis engagé(e) dans la course « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts » avec mon co-skipper / *Skipper of the above boat declare on my honour that I have entered the « MED MAX | Occitanie – Saïdia Resorts » race with my co-skipper :*

Nom & Prénom / Name & Surname :

de notre plein gré, en acceptant sans restriction ni réserve les règles internationales de course à la voile, l'Avis de Course de l'épreuve, le règlement de classe et de sécurité et les Instructions de course, ainsi que tout avenant rendu nécessaire.

of our own free will, and we agree totally and without restriction to be bound by the Racing Rules of Sailing, the Notice of Race, the Safety and Special Regulations and the Sailing Instructions and any necessary amendment.

Nous nous engageons à ne pas être router.

We commit to not being routed.

Nous reconnaissons que la course à la voile est dangereuse. *We understand that yacht racing is dangerous.*

Je déclare savoir que la sécurité de mon bateau relève de ma seule et inaliénable responsabilité, que je fais le nécessaire pour que le bateau soit prêt à affronter le mauvais temps, que le bateau possède tout l'équipement de sécurité nécessaire et que nous connaissons la manière de l'utiliser.

I declare that I know that the safety of my boat is my sole and inalienable responsibility, that I have prepared the boat to encounter adverse weather conditions, that there is on board the boat all the proper safety equipment and that we know how to use it.

Je déclare que nous prendrons, avant le départ, connaissance des prévisions météorologiques et qu'il nous appartient de prendre ou non le départ de la course, puis de continuer ou non la course.

I declare that we will, prior to the start, familiarise ourselves with the weather forecast and that it is our sole decision whether or not to start the race, or to continue to race.

Je reconnais et accepte que l'organisateur, ESCONDIDA S.A.S, et toute autre entité ou personne participant à l'organisation de cette épreuve, déclinent toute responsabilité à quelque titre que ce soit en cas de décès, perte, dommage ou blessure aux personnes et aux biens du fait de ma participation à l'épreuve.

I hereby agree and acknowledge that the Organising Authority, Escondida S.A.S, and any other party involved with the organisation of the race have no responsibility whatsoever for any death, loss, damage, injury that might occur to persons and goods as a consequence of my participation in the race.

Fait à (*signed in*) :

Le (*date*) :

Signature du skipper (*Skipper signature*) :

Signature du co skipper (*Co-Skipper signature*) :