



YACHT CLUB DE FRANCE



Cap-Martinique 2026

Avis de Course
1er **Janvier 2026**

LA TRINITE sur MER - FORT de FRANCE

Remplace l'avis de course du 01/12/2024 en intégrant les modifications faites par l'avenant n°1 datant du 01/02/2025, les règles en vigueur en 2026 et les nouvelles prescriptions de la Fédération Française de Voile 2025/2028. L'ensemble des corrections et modifications sont en rouge dans le texte.

Départ le Dimanche 19 Avril 2026

Table des matières

1	<i>Préambule</i>	3
2	<i>Nom</i>	3
3	<i>Règles</i>	3
4	<i>Publicité [DP]</i>	4
5	<i>Admissibilité</i>	4
6	<i>Expérience préalable requise.</i>	4
7	<i>Environnement et aspect sociétal</i>	7
8	<i>Inscription</i>	8
9	<i>Programme [DP]</i>	9
10	<i>Instructions de course</i>	10
11	<i>Équipement de sécurité et contrôle</i>	10
12	<i>Parcours</i>	11
13	<i>Escale</i>	11
14	<i>Système de pénalité</i>	11
15	<i>Classement</i>	11
16	<i>Accueil – Places au port</i>	12
17	<i>Prix</i>	12
18	<i>Prise en compte d'un risque sanitaire</i>	12
19	<i>Décision de courir et responsabilité</i>	12
	<i>Contact et adresses utiles</i>	14
	<i>Annexe 1 Prescriptions of the Fédération Française de Voile Racing Rules of Sailing 2025-2028</i>	15

1 Préambule

La SAS TRANSATIRC conjointement avec le Pôle Course du YACHT CLUB DE FRANCE (YCF), Club affilié à la Fédération Française de Voile (FFVoile) organisent la course Cap-Martinique 2026. Cette course au large en solitaire ou en double se disputera sur des bateaux jaugés IRC entre La Trinité sur Mer et Fort de France. C'est la troisième édition de la course.

AO désigne l'Autorité Organisatrice (AO), ici le YCF.

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

Prévention des violences et incivilités : La FFVoile rappelle que les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partages ouvert et accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents.es et aux accompagnateurs-trices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants.es.

Suite à l'agression de l'Ukraine, la FFVoile a décidé le 2 mars 2022 de ne pas autoriser la participation de concurrents Russes et Biélorusses aux compétitions sur l'ensemble du territoire Français.

2 Nom

L'appellation officielle et seule autorisée est « **Cap-Martinique 2026** »

Ce nom doit être repris sur tous les supports de communication. Une charte graphique à respecter sera fournie à chaque équipage.

3 Règles

La course sera régie par :

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV **2025-2028**).
Il est rappelé aux concurrents la règle 4 « Acceptation des règles » et notamment la règle 4.3 (c).
- Les Prescriptions Fédérales traduites pour les concurrents étrangers précisées en Annexe 1.
- La Règle IRC en vigueur au moment de la course
- La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace le chapitre 2 des RCV.
- Les Règles de Sécurité Offshore (**RSO 2026-27**) Catégorie 1 monocoque (Mo), World Sailing (WS), **dans sa dernière version en date du 1^{er} janvier 2026**.
- Selon la règle test RE21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifié comme suit :
Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand, sa coque ayant été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et s'étant conformé à la règle 30.1 si elle s'applique, une partie quelconque de sa coque coupe la ligne de départ depuis le côté pré-départ vers le côté parcours soit
 - (a) à ou après son signal de départ, ou
 - (b) pendant la dernière minute avant son signal de départ.

Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne peut pas revenir du côté pré-départ de la ligne pour se conformer au point (a) de la définition Prendre le départ, et recevra, sans instruction, une pénalité de 2 heures.

- 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.
- En cas de traduction de cet avis de course, le texte français prévaudra.

Dans l'éventualité d'une évolution du cadre réglementaire ci-dessus, un ou des avenants à cet Avis de Course sera publié au plus tard le 1^{er} Avril 2026.

4 Publicité [DP]

En application de la Régulation 20 de World Sailing (Code de publicité) telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux devront porter les publicités choisies et fournies par l'organisateur.

5 Admissibilité

Les concurrents doivent se conformer à tous les protocoles sanitaires qui seront définis par l'AO en accord avec les autorités compétentes.

6 Expérience préalable requise et qualification.

Chaque membre d'équipage devra renseigner son CV nautique type à télécharger via le lien suivant [CV Nautique Skipper](#), à remplir et télécharger sur le site d'inscription dans la rubrique "documents"

Qualification Equipages DUOS :

L'équipage ensemble et en double uniquement doit : Avoir réalisé le(s) parcours et terminé dans le(s) temps imparti(s) 500 Nm* en course dont une course de minimum 300 Nm* à compter du 1er janvier 2024,
OU

Avoir réalisé le parcours et terminé dans le temps imparti une course transatlantique postérieurement à 2022.

A défaut : Si le nombre de miles parcouru ne peut pas être atteint, malgré les meilleurs efforts de l'équipage, justifier ensemble et en double uniquement d'un parcours de minimum 500 Nm à partir du 1er janvier 2025.

Qualification Equipages SOLOS :

Le skipper doit : Avoir réalisé le(s) parcours et terminé dans le(s) temps imparti(s) 500 Nm* en course dont une course de minimum 300 Nm* à compter du 1er janvier 2024,
OU

Avoir réalisé le parcours et terminé dans le temps imparti une course transatlantique postérieurement à 2021.

A défaut : Si le nombre de miles parcouru ne peut pas être atteint, malgré les meilleurs efforts de l'équipage, justifier d'un parcours de minimum 750 Nm à partir du 1er janvier 2025.

Définition qualification hors course :

Une qualification hors course devra, avant de la débiter, avoir été validée par la Direction de Course : Date de départ prévue – parcours prévu – conditions prévues – méthode de validation (balise – enregistrement trace...). Une fois la qualification effectuée un rapport du parcours effectué devra être transmis à la Direction de Course.

* : Parcours théorique(s) initial(aux) sans tenir compte d'éventuelle(s) réductions(s) de parcours qui ne pourra(ont) être supérieur à 20%.

Remarque :

Le bateau utilisé pour la qualification de l'équipage n'est pas obligatoirement le bateau inscrit à la Cap-Martinique.

La conformité à l'expérience et la qualification requises de chaque équipage à la Cap Martinique seront confirmées formellement par le Directeur de Course .

6.1 Bateaux admis à courir

- Suivant chapitre 3.03 des RSO : Normes de construction de coque : Ce chapitre s'applique intégralement.
- Suivant chapitre 3.04 des RSO : Stabilité monocoques

Cela signifie que pour les bateaux dont le 1^{er} de la série est postérieur à 1/07/1996, la certification CE suffit.

La plaque CE appliquée sur le bateau (CAT A) et le N° CIN gravé sur la coque arrière (tribord) atteste que le bateau est conforme en STIX et AVS.

- Pour tout ce qui est antérieur à 1996 et pour les bateaux non certifiés CE, dossier de stabilité comprenant un test réel de stabilité doit être présenté. Ce dossier doit être réalisé par un expert agréé par les organisateurs.

La longueur de coque (LH) doit être comprise entre 8,50m et 12,00m.

Les bateaux doivent être équipés d'un moteur fixe, apte à une propulsion sur eau plate de 5 nœuds minimum.

6.2 Équipements

- La Règle IRC 21.1.5 e) est modifiée : une Grand-Voile de rechange est autorisée à bord et peut être utilisée en course pourvu que ses dimensions soient conformes (égales ou inférieures) à celles indiquées sur le certificat IRC (MHW, MTW, MUW, mesures de gréement P et E).
- La surface du plus grand foc (HSA sur le certificat IRC), ne sera pas inférieure à celle calculée selon la formule : $0.5 * J * FL * 0.85$.
- Les bateaux et leurs équipements doivent être en conformité avec la Catégorie 1 Mo des RSO en vigueur au moment du départ, monocoque.

- Une balise individuelle PLB est obligatoire pour les solitaires (une par équipier conseillée pour les doubles) en plus de la balise AIS imposée par les RSO 4.22.1a
- Un panneau solaire portatif ou un/des packs batteries scellés dans des poches est obligatoire pour assurer une alimentation de secours des téléphones Iridium et Iridium Go.
- Les bateaux ne doivent pas avoir à bord de systèmes de transfert de charges non déclaré, ni de contenants étanches permettant le stockage d'eau de mer.
- L'eau douce embarquée devra être obligatoirement disposée dans des jerricans ou contenants qui devront être saisis à poste fixe. Une quantité d'eau douce réservée exclusivement à la consommation de 40 litres minima par personne est requise au départ. Cette quantité ne se substitue pas à la règle 3.21.3 des RSO qui s'applique.
- En dérogation de la règle 15.2.d, les pilotes automatiques sont autorisés
- La Règle 41(c) est remplacée par :
Un bateau ne doit recevoir d'aide d'aucune source extérieure, à l'exception (c) d'une aide sous forme d'informations disponibles dans le domaine public, gratuitement ou par abonnement payant. Cela doit inclure les informations de navigation, météorologiques, de marées ou de courants provenant de toute source et qui sont facilement accessibles à tous les bateaux, que ce soit ou non par le paiement d'une redevance ou d'un abonnement, mais ne doit pas inclure les informations recueillies ou faisant l'objet d'une interprétation par, ou tout conseil reçu de, tout apport humain direct, extérieur à bord du bateau et spécifique au bateau et à sa situation. À titre d'exemple et d'interprétation, toute donnée météorologique Internet, toute prévision ou tout service de routage cloud proposé publiquement à tous les concurrents, que ce soit sur une base d'abonnement ou gratuite, est autorisé. Les données météorologiques, prévisions ou services de routage cloud autorisés sur Internet accessibles par un yacht pendant la course doivent être générés par ordinateur et exempts de toute intervention humaine directe depuis l'extérieur du bateau.
- Moyen de communication satellite : Pas de restrictions.

6.3 Jauge.

Seuls les bateaux conformes à la Règle de Classe IRC en vigueur au moment de la course avec un TCC supérieur à 0,977 et inférieur à 1,081 seront admis à courir.

Les certificats IRC des bateaux devront être basés sur :

- Un certificat « Endorsed » émis postérieurement à 2022, **ou**
- Un certificat de pesée émis par une Autorité Déléguée (Règle IRC 4.1) postérieur au 1^{er} janvier 2023

Aucune modification du certificat établi sur la base de ces données ne sera autorisée ultérieurement au 26 mars 2026 à moins que la modification ne résulte de :

- De la correction d'une erreur commise par les Centre de Calcul IRC du pôle course du YCF ou du RORC,
- D'une inspection d'équipement,
- D'une réclamation sur le rating.

Radeaux de survie, sacs/containers de sécurité, ancres et lignes de mouillage, embrayage moteur, réserves d'eau pourront être scellés (en fermeture et/ou en position) avant le départ de la course (liste non limitative). L'intégrité de ces scellés pourra être contrôlée à l'arrivée.

6.4 Catégorisation des concurrents World Sailing (WS) :

La course est ouverte principalement aux concurrents de groupe 1 (suivant graduation à jour sur le site internet de WS). Pour les concurrents de groupe 3, le CV nautique du concurrent fera l'objet d'un examen de la part de l'organisateur qui confirmera ou non au concurrent son admissibilité. En aucun cas un coureur ne pourra être rémunéré directement ou indirectement pour courir la course.

6.5 Conditions d'aptitudes physiques et médicales

La course est ouverte à toute personne âgée d'au moins 18 ans à la date du départ. Conformément au règlement médical de la FFVoile, le skipper et le co-skipper devront obligatoirement fournir au médecin référent de l'épreuve avant le 03 avril 2026 un dossier médical comprenant :

- Obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans
- Obligatoirement les résultats d'une échocardiographie réalisé à l'âge adulte.
- Un questionnaire médical à remplir et à signer par le coureur et son médecin traitant

Les skippers et co-skipper devront être en possession pour les ressortissants français d'un certificat de stage World Sailing (Formation à la Survie + PSMer) en cours de validité et pour les non ressortissants français :

- Soit le certificat tel que décrit ci-dessus,
- Soit un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01. Cette formation doit être « World Sailing Approved » et le certificat doit satisfaire la RSO 6.05.2.

6.6 Nombre de bateaux admis :

Le nombre maximal de bateaux inscrits est limité à 70. En cas de nécessité, une liste d'attente sera ouverte par ordre chronologique, la date de virement de l'acompte sera seule prise en compte.

5 places supplémentaires pourront être attribuées à la discrétion de l'organisateur.

7 Environnement et aspect sociétal

7.1 Développement durable

Cap-Martinique souhaite que l'ensemble des acteurs de l'épreuve portent une attention particulière à cet aspect.

Les recommandations RSO de WS dans son préambule concernant le code de l'environnement pour les courses offshore sont applicables.

Les bouteilles d'eau en plastique ne sont pas autorisées à bord.

La conservation des déchets étant obligatoire pendant la traversée, il est demandé à tous les concurrents d'évaluer avant le départ de la course leur impact déchets tant qualitatif que quantitatif. Une attention particulière en cette matière portera sur le recyclage ou la réutilisation possible des emballages.

L'organisateur cherchera par tout moyen à sa portée de promouvoir toute bonne résolution ou système permettant de réduire l'impact sur l'environnement.

Chaque bateau devra obligatoirement porter les couleurs d'une association de soutien sociétal et/ou de développement durable. Par les valeurs qu'ils soutiendront, les concurrents pourront se faire le relais de contacts fructueux entre leur association et des entreprises ou entités susceptibles de la soutenir.

7.3 Nom de course du bateau

Le nom de course, choisi par le skippeur, du bateau ne devra pas dépasser 30 digits **et** comportera au moins l'identification de la cause soutenue.

8 Inscription

Les demandes d'inscription démarreront le lundi 16 décembre 2024 à 12 :00 TU et s'effectueront uniquement en ligne via

<https://capline.org/fr/transatirc/evenement/cap-martinique-2026>

L'inscription deviendra définitive lorsque le bateau et son équipage auront satisfait aux dernières vérifications à La Trinité sur Mer durant la semaine précédant le départ.

8.1 Inscriptions : Frais et liste d'inscrits.

Les frais d'inscription sont de 3000 € TTC pour les solitaires et 3900 € TTC pour les doubles.

Afin de réserver une place numérotée dans la liste des inscrits, une présentation succincte de l'équipage décrivant ses motivations pour effectuer cette épreuve, pour le skipper (et co-skipper si équipage double) : Nom, Prénom, date de naissance, photo, coordonnées complètes skipper, ainsi qu'un versement de 1800 € TTC (1200 € TTC pour les équipages dont tous les équipiers ont moins de 30 ans) devra être effectué à l'ouverture du dossier.

L'acompte de 1800 euros TTC est remboursable à hauteur de 600 euros TTC, sans condition, en cas de renonciation à prendre le départ.

Cet acompte est non remboursable :

- Si l'évènement est annulé en raison de pandémie ou de toute autre cause sanitaire,
- Si l'organisateur n'obtient pas les autorisations nécessaires.

Cet acompte est remboursable aux coureurs dont la candidature n'aurait pas été retenue.

Le solde devra être versé le 1^{er} Février 2026 au plus tard. Tout retard entraînera l'annulation de l'inscription sans remboursement de l'acompte.

8.2 Dossier d'inscription.

Les pièces constitutives du dossier d'inscription, hors frais d'inscription, devront être fournies via le site Internet dédié de la course comme suit :

- Au plus tard le 1^{er} Mars 2026 ; (une pénalité de 10 € par document non remis à la date limite sera appliquée, le montant des sommes collectées sera reversé à la SNSM) :
 - Une présentation de l'association que l'équipage souhaite aider.
 - Licence(s) FFVoile compétition valide(s) pour la course,

- Les concurrents étrangers non licenciés FFVoile doivent justifier d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 2 millions d'euros ou équivalent.
 - Caractéristiques précises de l'expérience nautique requise et CV nautique des membres de l'équipage
 - Catégorisation WS
 - Bateau : Type, copie acte de francisation ou équivalent, photo.
 - Livret du radeau de survie, à jour de révision. Voir 4.20 RSO
 - Le numéro MMSI du bateau.
 - Les n° MMSI des balises personnelles AIS.
 - La fiche de codage de la balise de détresse de type SARTSAT.
 - La fiche de codage de la balise individuelle de détresse de type PLB pour les solitaires et pour les doubles si cet équipement optionnel est à bord.
 - Licence VHF avec indicatif.
- Au plus tard le 3 avril 2026, les documents suivants seront requis :
- Par voie séparée électronique à l'adresse suivante, docteur@cap-martinique.com le dossier médical, avec si nécessaire une traduction en Français requis au chapitre 6.5
 - Les attestations de réussite aux stages de survie World Sailing (Survie et PSMer) ou équivalent pour les coureurs étrangers.
 - Attestation d'assurance valable pour la course dans la configuration d'équipage. Les bateaux doivent être couverts par une assurance RC couvrant tous dommages causés aux tiers avec une couverture minimale d'un montant de 2 millions d'€ ou équivalent couvrant la zone de navigation.
 - La carte d'autorisation de port de publicité délivrée par FFVoile si applicable. (voir <http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/cartepub.asp#gsc.tab=0>)
 - Copie du certificat IRC 2026 en cours de validité et édité au plus tard le 26 mars 2026. Les concurrents veilleront à transmettre les données constitutives de leur certificat IRC au Centre de Calcul IRC dont ils ressortent le 20 mars 2026 au plus tard.
 - Fiche sécurité avec contacts terre et infos sécurité.
 - Le numéro de téléphone satellite et l'adresse email satellite du bord
 - Les numéros de téléphone mobile du bord du skipper et co-skipper pour les doubles.
 - Plan déchets précis.

9 Programme [DP]

En fonction des Partenariats mis en place dans le cadre de la course et de la situation sanitaire, ce programme pourra être complété et /ou précisé ultérieurement.

A La Trinité sur Mer :

Samedi 11 avril 2026 09 :00	Les bateaux concurrents doivent être amarrés au ponton qui leur sera réservé sauf dérogation accordée par l'organisation.
Samedi 11 Avril 2026 18 :00	Pot d'accueil et présentation des équipages et Associations
Lundi 13 avril 2026 09 :00	Présence obligatoire des bateaux et d'un représentant

Du lundi 13 au vendredi 17 avril 2026	De 09 :00 à 18 :00	Confirmation des inscriptions Contrôles et inspections d'équipements (jauge et sécurité) Remise des Instructions de course
Jeudi 16 avril 2026	A partir de cette date, présence obligatoire de tous les équipages jusqu'au départ Briefing sécurité et Instructions de course*(horaire à confirmer)	
Jeudi 16 avril 2026 19 :30	Dîner des équipages *	
Dimanche 19 avril 2026 09 :00		Briefing météo départ*
Dimanche 19 avril 2026 15 :00		Départ

*Présence obligatoire des équipages.

En fonction des conditions météo prévues au 19 Avril 2026, la Direction de Course et l'AO attirent expressément l'attention des concurrents sur le fait que la date de départ pourra être modifiée y compris en anticipant le départ de 24h maximum (sera annoncé le jeudi 16 Avril 2026 au plus tard).

A Fort de France :

La présence des coureurs arrivés est obligatoire :

- A la remise des Prix : La proclamation officielle des résultats et la Remise des Prix qui aura lieu le Samedi 16 mai 2026.
- Au déjeuner ou dîner qui aura lieu avant ou après la remise des prix (Horaire à confirmer)

10 Instructions de course

Les instructions de course (IC) et leurs annexes seront disponibles, au plus tard, le 13 avril 2026.

La RCV 41 s'applique.

Le routage ou l'analyse météo personnalisée effectuée(e) par un tiers sont interdits.

Une déclaration sur l'honneur sera signée par le skipper et le co-skipper lors de la confirmation des inscriptions à La Trinité sur Mer.

11 Équipement de sécurité et contrôle

Une balise de positionnement sera fournie à chaque équipage contre remise d'une caution de 600€.

La cartographie sera rafraîchie plusieurs fois par jour et les positions seront disponibles sur le serveur de la course par ftp et https. Des essais seront effectués la semaine précédant le départ. Les concurrents devront avoir un moyen de communication par satellite en état de recevoir et d'émettre (SMS-voix-email) à partir du 2 Avril 2026 au plus tard.

Des contrôles de jauge et de sécurité seront effectués par des Contrôleurs d'équipement Course au Large et/ou par le Comité Technique à partir du lundi 13 Avril 2026, 09 heures, date et heure à partir desquelles chaque bateau devra occuper la place qui lui a été attribuée et au moins un représentant devra se trouver à son bord. Des pré contrôles pourront être effectués par l'organisation dès le Samedi 11 avril 2026.

Départ : Baie de La Trinité sur Mer, France

Arrivée : Baie de Fort de France, Martinique

Marques de parcours :

- Les DST au large du Cap Finistère seront inclus dans une zone interdite
- L'île de Porto Santo, Archipel de Madère au Portugal, sera à laisser à Tribord

Distance : environ 3800 milles.

13 Escale

- Un bateau peut entrer au moteur (ou en remorque en cas de panne moteur) dans un port et/ou en sortir, rejoindre et/ou quitter un mouillage, sur une distance maximale de 2 milles à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'une telle manœuvre n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Des personnes étrangères à l'équipage peuvent monter à bord uniquement lorsque le bateau est au moteur ou en remorque.
- Lorsque le bateau est au mouillage, ou amarré sur une bouée, ou à couple d'un navire mouillé, ou à quai dans le port ou l'abri, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé. L'équipage peut débarquer.
- Un arrêt avec assistance extérieure, ou amenant l'équipage à quitter son bateau, ne serait-ce que quelques instants, ne peut être inférieur à 12 heures. Ceci ne s'applique pas au port de La Trinité sur Mer.

Le temps limite de toute escale technique ne pourra dépasser un cumul de 72 heures et ce quel que soit le nombre d'escales. A partir du moment où un bateau touchera terre, ou sera mouillé, il sera considéré en escale technique jusqu'au moment où il reprendra la course, c'est-à-dire au moment où il quittera son mouillage. Au-delà de ces 72 heures cumulées, le concurrent sera classé DNF sans instruction.

Toute escale devra faire l'objet d'une communication avec la direction de course au plus vite avec un compte rendu de la situation, un rapport de mer sur les avaries. Le skipper devra avertir le Directeur de Course avant de repartir pour reprendre sa course.

14 Système de pénalité

Les pénalités appliquées en cas d'infraction ou de réparation, après instruction par le jury, seront des pénalités en temps.

15 Classement

Le système de calcul des temps compensés utilisé sera le temps sur temps, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

Un classement solo et un classement double en temps compensé seront établis.

Le classement général Overall sera basé sur les temps compensés établis de tous les bateaux.

Pour les séries de bateaux ayant une même désignation commerciale (exemple Figaro 2) dont le nombre d'inscrits est supérieur à 5, un classement distinct en temps réel sera établi à condition que ces bateaux possèdent un TCC IRC identique.

Accueil – Places au port

Gratuité à La Trinité-sur-Mer du Vendredi 10 Avril 2026 jusqu'au départ officiel de la course.

Gratuité à Fort de France à partir de la date d'arrivée du bateau pour une durée minimum de cinq jours et au plus tard jusqu'au 17 mai 2026. En fonction des aspects logistiques qui seront mis en place en Martinique, les bateaux pourront être amenés à changer de mouillage sur demande de l'organisateur.

17 Prix

Ils seront communiqués dans les Instructions de Course. Il n'y a pas de prix en espèces.

18 Prise en compte d'un risque sanitaire

En s'inscrivant à la Cap-Martinique 2026, tout équipier a connaissance et a pris en compte les risques sanitaires de type pandémie. Chaque équipier est parfaitement conscient :

- Des mesures d'hygiène et de distanciation physique, dits « gestes barrières » à observer en tout lieu et à tout moment, ainsi que des dispositions complémentaires édictées par le ministère des sports,
- Du risque de contamination accentué par la proximité d'une autre personne, notamment en navigation sur voilier en équipage ou double, ou toute autre situation de proximité de moins d'un mètre, sans les protections renforcées adéquates,
- Que malgré la mise en œuvre de moyens de protection renforcés, la pratique peut exposer à un risque sanitaire,
- Que malgré les dispositions prises et les moyens engagés, l'établissement d'accueil, l'organisateur et ses partenaires, ne peuvent garantir une protection totale contre une exposition et une contamination.
- Que toutes ces mesures visent à préserver la santé et les capacités physiques de l'ensemble des pratiquants

19 Décision de courir et responsabilité

Les skippers et co-skippers participeront à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur propre responsabilité à tous les effets. Il appartiendra à chaque skipper et co-skipper de juger en fonction de ses connaissances, des équipements dont il dispose, de la force du vent, des prévisions météorologiques, etc.... de l'opportunité de prendre ou de ne pas prendre le départ de l'épreuve ou de la continuer (Règle Fondamentale 4 des RCV).

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

La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limitera à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne pourra être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- Les vérifications que le Comité Technique, soit de sa propre initiative, soit à la demande de la Direction de Course, du Comité de Course ou du Jury serait amené à faire, auront pour seul but de s'assurer que les règles ont été respectées.

- Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager la responsabilité de l'AO que si elle a accepté explicitement cette demande, soit elle-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en sera en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

Les skippers sont personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qu'ils pourraient causer à un tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Les skippers seront responsables vis-à-vis de l'AO de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles individuelles et dommages de la course.

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

Le présent Avis de Course rappelle qu'il est fait obligation à tout bateau (Règle Fondamentale 1.1 des RCV) de porter toute l'assistance possible à tout bateau ou toute personne en péril lorsqu'il sera en position de le faire, conformément aux dispositions internationales en vigueur.

Dans ce cas et après déroutement, le skipper devra fournir dès que possible à la Direction de Course et au Comité de Course, tous les éléments permettant de formuler une éventuelle demande de réparation.

Le Jury se prononcera sur cette demande de réparation dès qu'il aura reçu les éléments nécessaires.



Pôle Course du Yacht Club de France

Téléphone : +33 1 40 60 43 10

41, avenue Foch

75116 PARIS

Contacts : Jean-Philippe Cau : +33 680 114 384

Thibaut Derville : +33 611 378 615

SAS TRANSATIRC

877 858 092 RCS de Quimper

transat@cap-martinique.com

3, LD GORE-LANNEGUY

29340 RIEC SUR BELON

RIB SAS TRANSATIRC pour les virements liés à l'inscription et son acompte

DOMICILIATION

Code établissement Code guichet Numéro de compte Clé RIB

12906 00038 57454362162 58

IBAN (International Bank Account Number)

FR76 1290 6000 3857 4543 6216 258

Code BIC (Bank Identification Code) - Code swift:

AGRIFRPP829

Adresses utiles :

Direction de l'organisation : Thibaut Derville thibaut@cap-martinique.com et

Jean-Philippe Cau jean-philippe@cap-martinique.com

Responsables de la chaîne d'inscription (tous documents relatifs à l'inscription et au dossier sportif) : Manu et Tanguy Duprez manu@cap-martinique.com

Directeur de Course : dc@cap-martinique.com

Médecin de la Course : docteur@cap-martinique.com

Annexe 1
Prescriptions of the Fédération Française de Voile
Racing Rules of Sailing 2025-2028

Prescription 1

FFVoile Prescription to RRS 25.1 (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. These standard documents can be downloaded on the "Arbitrage" website of FFVoile. <https://arbitrage.ffvoile.fr>

Prescription 2

(*) FFVoile Prescription to RRS 60.5(d) (Decisions on protests concerning class rules)

The protest committee may ask the parties to the protest, prior to checking procedures, a deposit covering the cost of checking arising from a protest concerning class rules.

Prescription 3

(*) FFVoile Prescription to RRS 65.1 (Legal liability)

Any question or request related to legal liability arising from an incident occurred while a boat was bound by the Racing Rules of Sailing depends on the appropriate courts and cannot be examined and dealt by a protest committee. A boat that retires from a race or accepts a penalty does not, by that such action, admit legal liability.

Prescription 4

(*) FFVoile Prescription to RRS 70.3(b) (Appeals and requests to a national authority)

The denial of the right of appeal is subject to the written approval of the FFVoile, received at least 2 months before the event. This approval shall be posted on the official notice board during the event.

Prescription 5

(*) FFVoile Prescription to RRS 76.1 (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.

Prescription 6

(*) 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.

Prescription 7

(*) FFVoile Prescription to RRS 86.3 (Changes to the racing rules)

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

Prescription 8

(*) FFVoile Prescription to RRS 88.2 (Changes or deletions to National prescriptions)

Prescriptions of the FFVoile shall not be changed or 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 not be changed in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on "Arbitrage" website of FFVoile shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

Prescription 9

(*) FFVoile Prescription to RRS 91(a) (Minimum number of protest committee members)

The protest committee shall be composed of a minimum number of committee members in accordance with the provisions of the federal regulations of the FFVoile, unless a derogation is granted by the FFVoile

Prescription 10

(*) FFVoile Prescription to RRS 91(b) (Appointment of an international jury)

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

FFVoile Prescription to APPENDIX R (Procedures for appeals and requests)

Appeals shall be sent to: Fédération Française de Voile, jury d'appel - 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – email: jury.appel@ffvoile.fr, using preferably the [appeal form downloadable](#) on the "Arbitrage" website of FFVoile.