



INSTRUCTIONS DE COURSE

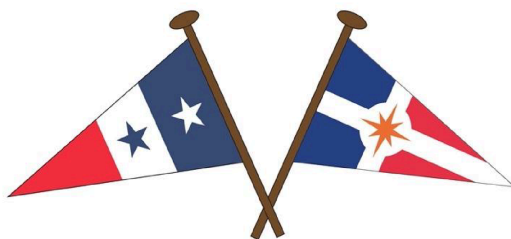
CAP MARTINIQUE 2026

LA TRINITÉ > FORT DE FRANCE

Première transat sans escale ouverte aux amateurs

19 AVRIL 2026

La SAS TRANSATIRC,
Le Pôle Course du YACHT CLUB DE FRANCE (YCF)
Club affilié à la Fédération Française de Voile.



Grade 3



Table des matières

1.	REGLES	3
2.	MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE	4
3.	COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS	4
4.	CODE DE CONDUITE [DP] [NP]	5
5.	SIGNAUX FAITS A TERRE	5
6.	PROGRAMME DES COURSES	6
7.	PAVILLON DE CLASSE	6
8.	ZONES DE COURSE	6
9.	LE PARCOURS	6
10.	MARQUES	7
11.	LE DEPART	7
12.	L'ARRIVEE	8
13.	SYSTEME DE PENALITE ET DE REPARATIONS	8
14.	RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE	9
15.	CLASSEMENT	11
16.	REGLES DE SECURITE	12
17.	REPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT	12
18.	CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT	13
19.	BATEAUX OFFICIELS	13
20.	ACCOMPAGNATEURS	14
21.	EVACUATION DES DETRITUS	14
22.	EMPLACEMENTS	14
23.	LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU	14
24.	EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION	14
25.	PUBLICITE	14
26.	PRIX	14
27.	DIRECTEUR DE COURSE :	15
28.	ARBITRES DESIGNES :	15
	ANNEXE 1 ZONES DE COURSE	16
	ANNEXE 2 PARCOURS	17
	ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES	20
	ANNEXE 4 : LISTE DES SCELLÉS	21
	ANNEXE 5 : DECLARATION DES VOILES	22
	ANNEXE 6 : GUIDE DES PENALITES	23
	ANNEXE WP	25

Préambule

Heure officielle :

Les horaires seront exprimés comme suit :

A terre, y compris pour les opérations de départ et d'arrivée : en heure locale.

En mer, en heure TU.

La **mention [DP]** (Discretionary Penalty) dans une règle des instructions de course (IC) signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification.

La **mention [NP]** (No Protest) dans une règle 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 [SP]** (Standard penalty) s'applique à une règle pour laquelle une pénalité standard peut être appliquée par le jury.

1. REGLES

L'épreuve sera régie par :

- 1.1. les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile 2025-2028

Il est rappelé aux concurrents la règle 4 « Acceptation des règles » et notamment la règle 4.3 (c).

- 1.2. l'avis de course (AC) incluant ses annexes et ses avenants.
- 1.3. Les Prescriptions Fédérales traduites pour les concurrents étrangers précisées en Annexe 1 de l'avis de course.
- 1.4. La règle de classe IRC 2026.
- 1.5. La partie B, section II du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) quand elle remplace le chapitre 2 des RCV.
- 1.6. Les Règles de Sécurité Offshore (RSO 2026-27) Catégorie 1 monocoque (Mo), World Sailing (WS).
- 1.7. Selon la règle expérimentale DR21-01 de World Sailing, la définition de Prendre le départ est modifiée 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 prédépart 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. (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A10).

- 1.8. Energie manuelle

La règle IRC 15.2 est modifiée de telle sorte que les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique agissant sur la seule trajectoire du bateau.

- 1.9. Les modifications suivantes, précisées ci-dessous, en addition et/ou en précision de celles prévues dans l'AC :

- **RCV 28.1 (Effectuer le parcours) : modifiée dans IC 11 ;**

- **RCV 33 (Changer le bord suivant du parcours) : modifiée dans IC 9.3.2 ;**
- **RCV 41 (Aide extérieure) : modifiée dans AC 6.2 ;**
- **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans IC 13.1.1 et IC 13.1.3 ;**
- **RCV 44.2 (Pénalités d'un tour ou de deux tours) : modifiée dans IC 13.1.2;**
- **RCV 60 (Réclamations) : modifiée dans IC 14.1 et IC 14.2 ;**
- **RCV 61 (Réparation) : modifiée dans IC 14.3.2 ;**
- **RCV 63 (Conduite des Instructions) : modifiée dans IC13.4 et IC 14.4 ;**
- **RCV 63.7 (Rouvrir une instruction) : modifiée dans IC 14.3.3 ;**
- **RCV A5.1 & A5.2: modifiée dans IC 11.9 et IC 12.4 ;**

1.10. L'annexe WP sur les waypoints virtuels.

1.11. En cas de traduction de ces instructions de course, le texte français prévaudra.

2. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

2.1. Toute modification aux IC sera affichée avant 09 h00 le jour où elle entrera en vigueur, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

2.2. Quand les bateaux sont en mer, conformément à RCV 90.2(c), des modifications aux IC pourront être données verbalement par une communication VHF. Si les bateaux ne sont pas en portée visuelle ou VHF, les modifications seront transmises à chaque bateau par mail, par téléphone satellite ou par messagerie instantanée. Chaque skipper devra accuser réception des modifications.

3. COMMUNICATIONS AVEC LES CONCURRENTS

3.1. Les avis aux concurrents seront affichés sur le tableau officiel du site de la course <https://cap-martinique.com/documents-skippers>.

Dans la mesure du possible à terre, les concurrents seront informés par un message WHATSAPP de toutes nouvelles publications. Cela ne pourra pas faire l'objet de demande de réparation (Modification de la RCV 61.1(a))



3.2. Le PC course est situé :

- Avant le départ à La Trinité sur Mer, terre-plein de la Capitainerie [téléphone +33 633 028 128] [email dc@cap-martinique.com].
- Pendant la Course, PC dématérialisé contact par téléphone
 - DC François Sérurier : +33 633 028 128
 - DC adjoint Jean-Philippe CAU : +33 680 114 384
- A Fort de France à Terre-plein de la capitainerie du port de l'Etangs Z'abricots, Fort-de-France (téléphone +33 633 028 128) [email dc@cap-martinique.com].

3.3. Sur la zone de départ et d'arrivée, le comité de course a l'intention de veiller et de communiquer avec les concurrents sur le canal VHF défini dans l'**annexe 2 Parcours**.

3.4. Classements intermédiaires et positions pendant la course :

3.4.1. L'organisateur met en place une procédure de localisation des bateaux par le système de balises **Ocean Tracking** (voir **AC § 11**).

3.4.2. Les positions des bateaux visibles sur la cartographie du site internet de la Cap Martinique, seront rafraîchies toutes les 4 heures, sauf au départ et à l'arrivée (voir IC 3.5).

3.4.3. Une adresse FTP et HTTPS seront toujours à la disposition des concurrents avec un fichier « Posreport » des dernières positions reçues.

FTP

HTTPS login

mot de passe

seront transmis aux concurrents au plus tard jeudi 16 avril 2026 à 12h00.

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

Dans un rayon de 15 milles de la ligne de départ, les bateaux seront positionnés avec un intervalle de 5 mn.

A partir d'un rayon de 15 milles de la ligne d'arrivée et jusqu'à l'arrivée, les bateaux seront positionnés avec un intervalle de 5 mn.

3.6. AIS [DP]

Les concurrents devront garder leur AIS en marche (émission et réception) de 13h00 locales à la Trinité Sur Mer le jour du départ de la course jusqu'à ce qu'ils aient fini la course et rejoint le port de l'Etangs Z'abricots, Fort de France.

4. CODE DE CONDUITE [DP] [NP]

4.1. Les concurrents et les accompagnateurs doivent se conformer aux demandes justifiées des arbitres.

4.2. Les concurrents et les accompagnateurs doivent gérer tout équipement et placer la publicité fournie par l'autorité organisatrice avec soin, en bon marin, conformément aux instructions d'utilisation et sans gêner son fonctionnement.

5. SIGNAUX FAITS A TERRE

5.1. Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons situé :
à la Trinité sur mer : au quai Caradec,

5.2. Quand le pavillon Aperçu est envoyé, le signal d'avertissement ne pourra pas être fait moins de 60 minutes après l'affalé de l'Aperçu (ceci modifie Signaux de course).

6. PROGRAMME DES COURSES

6.1. Date de la course

Date	Classe
------	--------

Rappel **AC § 9 programme** : « 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) ».

6.2. L'heure prévue pour le signal d'avertissement de la course est 14H52.

6.3. Pour prévenir les bateaux qu'une course ou séquence de courses va bientôt commencer, un pavillon Orange sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du signal d'avertissement.

7. PAVILLON DE CLASSE

Le pavillon de classe IRC est le **pavillon YCF**.

8. ZONES DE COURSE

L'emplacement des zones de course est défini en **annexe 1** Zones de course.

9. LE PARCOURS

9.1. Le parcours est décrit en annexe 2 Parcours en incluant l'ordre dans lequel les marques doivent être passées et le côté duquel chaque marque doit être laissée, ainsi que la longueur indicative des parcours.

Les concurrents en retard (IC 11.7) doivent respecter le départ prévu en IC 11.8 puis *effectuer le parcours*

9.2. Zones interdites

9.2.1. Un bateau en course ne doit ni pénétrer ni naviguer dans les zones interdites.

9.2.2. Les coordonnées des zones interdites sont définies en Annexe 3.

9.2.3. La Direction de course pourra définir avant le départ ou pendant la course d'autres zones en fonction de risques identifiés pour la sécurité des bateaux.

9.3. Modification du parcours

9.3.1. Pour des raisons de sécurité le parcours pourra être modifié.

9.3.2. Pour signaler une modification de parcours, une réduction de parcours, le Comité de course enverra via la Direction de course à tous les concurrents un message écrit sur l'adresse Email du bord. Cet envoi pourra éventuellement être doublé par des instructions verbales par téléphone ou par messagerie instantanée (Ceci modifie RCV 33 et Signaux de course).

9.3.3. Le Comité de course pourra, à la demande de la Direction de course :

(a) positionner une marque à contourner ou à laisser d'un côté requis

(b) positionner une(des) porte(s)

9.3.4. à condition de prévenir tous les bateaux au plus tard avant que le premier bateau *double ou solo* arrive à 300NM de la marque ou de la porte qui commence la section de parcours modifiée.

9.4. Réduction de parcours à une porte (Modification RCV 32) :

Le comité de course peut interrompre la course, par suite d'une demande de la direction de course pour des raisons de sécurité, et valider le classement de la course en prenant le pointage officiel à la porte pour le calcul du temps compensé de la course.

Il informera via la direction de course avant que le premier double ou solo coupe la ligne d'arrivée, les concurrents par le message suivant « La course est interrompue à la porte X et le pointage officiel sera pris en compte pour le calcul du temps compensé de la course ».

10. MARQUES

Les marques de départ, dégagement, parcours et d'arrivée sont définies en **annexe 2 Parcours**.

11. LE DEPART

Le départ sera donné le dimanche 19 avril 2026 à 15h00 locale de la Trinité sur mer.

11.1. Au plus tard au signal d'avertissement, le comité de course enverra le pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).

11.2. Les départs des courses seront donnés en application de la règle 26 modifiée, avec le signal d'avertissement envoyé 8 minutes avant le signal de départ (voir **annexe 2 Parcours**).

11.3. La ligne de départ est décrite dans l'annexe 2 Parcours

11.4. Quand un bateau viseur se tient dans le prolongement de la ligne de départ, il constitue un obstacle. A partir de son signal préparatoire, aucun bateau de concurrent ne doit passer entre ce bateau et la marque de départ y compris pour revenir prendre le départ.

11.5. Si une partie quelconque de la coque d'un bateau est du côté parcours de la ligne de départ à son signal de départ et qu'il est identifié, le comité de course pourra donner son numéro de voile sur le canal VHF (voir **annexe 2 Parcours**). L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

11.6. Conformément à la règle expérimentale RE21-01 de World Sailing un bateau qui enfreint l'IC 1.7 recevra, sans instruction, une pénalité de 2 heures (ceci modifie la RCV 29.1).

11.7. Tout bateau qui ne prend pas le départ au plus tard **60** minutes après son signal de départ sera considéré comme un bateau en retard conformément à l'IC 11.8.

11.8. Bateau en retard :

a) un bateau qui ne serait pas en mesure de prendre le départ dans le délai de l'IC 11.7 pourra être autorisé à prendre le départ après décision du comité de course et de la direction de course, au minimum deux heures et dans un délai de **48** heures au maximum après le signal de départ de la course.

b) La nouvelle ligne de départ est décrite en **annexe 2 Parcours** (ceci modifie la RCV 28.1).

c) il devra effectuer le parcours tel que défini dans l'annexe parcours.

11.9. Un bateau en retard qui ne prend pas le départ après le délai de l'IC 11.8.(a) sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

12. L'ARRIVEE

12.1. La ligne d'arrivée est définie en annexe 2 Parcours.

Chaque concurrent doit annoncer au comité de course son approche de la ligne d'arrivée par VHF (voir **annexe 2 Parcours**) 5 milles avant la ligne d'arrivée.

- 12.2. [DP] Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer son heure d'arrivée **locale** en coupant la ligne d'arrivée (dont les coordonnées sont données en **annexe 2 Parcours**) en envoyant au comité et à la direction de course via mail/SMS un message :

Bateau « Nom » « Numéro de voile » Passage la ligne d'arrivée le « JJ » MAI 2026 à « HH MM SS » heure locale de Fort de France.

- 12.3. **7 jours pleins(168H)** après l'arrivée du premier solo ou double, la ligne d'arrivée ne sera plus en place. les concurrents appliqueront la procédure prévue au §12.2.
- 12.4. **14 jours pleins(336H)** après l'arrivée du premier solo ou double, la ligne d'arrivée sera fermée, les concurrents qui n'ont pas fini, seront classés **DNF** (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

13. SYSTEME DE PENALITE ET DE REPARATIONS

13.1. Pénalité au moment de l'incident

13.1.1. La pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour pour une infraction aux règles du chapitre 2 des RCV. De plus, 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 la RCV 44.1.

13.1.2. 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 14.3).

13.1.3. Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course grâce à 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 14.3.

13.2. Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

13.2.1. 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 13.5 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 » (IC Annexe 6).

13.2.2. Pouvoir discrétionnaire du Jury

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

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

13.3. Rupture accidentelle de plombage constatée par le Comité Technique [NP],[SP]

Dans le cas où le 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 qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Président du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 60.5(b)(3)).

En cas de rupture, le concurrent devra relater cet événement dans son livre de bord et envoyer un message si possible écrit à la direction de course en indiquant « n° de dossier, n° de voile, nom du bateau, scellé endommagé/rompu : Date HH.MM en heure TU ».

La liste des pénalités standards pour les scellés est donnée en *ANNEXE 4 : LISTE DES SCELLÉS*.

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

13.4. Utilisation du moteur

A partir du signal préparatoire, les bateaux sont en course et ne doivent plus embrayer leur moteur. Ils peuvent l'utiliser pendant la course, non embrayé, pour recharger leurs batteries.

Si le chef de bord décide d'embrayer le moteur pour une raison qu'il estime indispensable, il devra relater cet événement dans son livre de bord et envoyer un message si possible écrit à la direction de course ou email à la DC en indiquant « n° de dossier, n° de voile, nom du bateau, Utilisation du moteur : Date HH.MM en heure TU, cause : établir les faits ».

13.5. Pour une infraction à l'article 13.4, le jury pourra, après instruction, appliquer une pénalité pouvant aller de 4 heures ajoutée au temps réel de course à la **disqualification**.

13.6. 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 indiqué au 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.

14. RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

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 60.2(b), 60.3, 60.4, 60.5 et 63 s'appliqueront.

14.1. Informer le réclamé :

14.1.1. 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 email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 60.2(a)(1)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de course.

14.1.2. 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 60.2(d).

La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 60.2(d)).

14.1.3. Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à l'IC 14.1.1 ci-dessus.

14.1.4. 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 IC14.1.1 ci-dessus.

14.2. Contenu d'une réclamation

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

14.3. Temps limites

14.3.1. Pour réclamer

Le temps limite pour réclamer pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la réclamation.

Aucune réclamation d'un concurrent ne sera acceptée au-delà d'un délai de six heures après son arrivée.

14.3.2. Pour demander réparation

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 dix-huit 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 de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 61.2).

14.3.3. Pour demander une réouverture

Pour les instructions jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les douze heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 63.7).

Pour les instructions jugées à terre en présence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les deux heures après la communication de la décision aux parties. (Cela modifie la RCV 63.7).

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

14.4. Instruction et décision

14.4.1. 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 63.1).

14.4.2. 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 63.1).

14.4.3. 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 63.4).

14.4.4. Conformément au préambule de l'IC 14 la procédure prévue dans l'IC 14.4 s'appliquera seulement pour des instructions 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 91(a).

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

14.5. Informations générales

14.5.1. Les formulaires de demandes d'instruction sont disponibles au secrétariat du jury situé :

- à la Trinité sur mer au PC course,
- à Fort de France au PC Course,
- ainsi qu'en téléchargement sur le site de la course à l'adresse <https://cap-martinique.com/documents-skippers/>

14.5.2. Des avis seront affichés au tableau officiel pour informer les concurrents aussitôt que possible des instructions dans lesquelles ils sont parties ou appelés comme témoins.

Les instructions à terre auront lieu :

- au PC course à la Trinité sur mer,
- dans la salle du jury située à Fort de France, capitainerie du port de l'Etang Z'abricots, Fort-de-France.

Elles commenceront à l'heure indiquée au tableau officiel.

Les intentions de réclamation du comité de course ou du comité de réclamation seront affichées pour informer les bateaux selon la règle 61.1 (b).

15. CLASSEMENT

15.1. Un classement solo et un classement double en temps compensé seront établis et basés sur les temps compensés des bateaux, majorés des pénalités ou minorés des bonifications éventuelles.

15.2. Un classement général Overall en temps compensé sera également établi pour information.

15.3. 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.

15.4. Le calcul du temps compensé des bateaux qui y sont soumis sera fait selon le système *temps sur temps selon la règle IRC 12.2*.

15.5. Les coefficients à utiliser pour le calcul des temps compensés seront affichés au tableau officiel, à 16h00 le vendredi 17 avril 2026. Les réclamations concernant ces coefficients sont admises jusqu'à 18H00 le vendredi 17 avril 2026. En cas de circonstances exceptionnelles, le comité de réclamation pourra accepter le dépôt plus tardif d'une telle réclamation.

16. REGLES DE SECURITE

16.1. Le port du gilet est obligatoire en course, du départ du ponton à la Trinité

sur mer jusqu'à l'arrivée au ponton à Fort de France.

- 16.2. Les bateaux sous pavillon français devront être homologués et armés pour la navigation hauturière.

Les bateaux sous pavillon étranger devront être en conformité avec la législation de leur pavillon pour la navigation hauturière.

- 16.3. Un bateau qui abandonne une course doit le signaler au Directeur de course aussitôt que possible par tout moyen à sa disposition.

- 16.4. Balises de positionnement

Tous les bateaux sont équipés d'une balise de positionnement qui permet le suivi du bateau.

Toute balise non restituée à l'organisateur au plus tard le 29 mai 2026 fera l'objet d'une facturation de 600 euros.

- 16.5. En cas de dysfonctionnement ou de non-fonctionnement de la balise de repérage et de suivi par satellite fournie par l'organisation, le bateau devra transmettre 2 fois par jour (8h00 et 20h00 TU) par SMS ou e-mail ou autre moyen à la direction de course « le nom du bateau, n° de voile, n° de dossier, date, heure TU, position, cap et vitesse sur le fond (COG & SOG) ».

- 16.6. Le canal de vacation radio VHF pour le départ de la Trinité sur mer est (voir annexe 2 Parcours).

- 16.7. Pour l'arrivée à Fort de France voir **annexe 2 Parcours**.

- 16.8. Une veille permanente du canal 16 est obligatoire.

- 16.9. Chaque bateau doit être équipé d'un moyen de communication satellite qui s'il ne peut être en veille en permanence tel que demandé, sa messagerie (sms ou whap ou email) devra être consulté à minima toutes les 6 heures en UTC: 0H – 6h – 12h _ 18h.

En cas d'urgence

*(avarie grave, problème santé, demande d'assistance,..)
le numéro d'appel de la Direction de Course est le :*

+33 633 028 128

En cas d'échec : +33 680 114 384

Il sera veillé 24/24 par la Direction de Course ou l'AO.

Ces numéros sont réservés aux seuls concurrents pendant la course.

- 16.10. Aux arrivées, aucune personne n'est autorisée à monter à bord tant qu'un membre du comité technique ne l'ait fait, sauf urgence immédiate pour question de sécurité. Exception pour interview par le service média de la Cap Martinique.

17. REMPLACEMENT DE CONCURRENT OU D'EQUIPEMENT

- 17.1. [DP] Le remplacement d'un *co-skipper* pour les doubles ne sera pas autorisé sans l'approbation écrite préalable du comité de course ou du jury.

- 17.2. [DP] Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera pas autorisé sans l'approbation du comité technique ou du comité de course. Les demandes de remplacement doivent lui être faites à la première occasion raisonnable.

18. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT

Application des § 6.1, 6.2, 6.3 et 11 de l'avis de course.

18.1. Prescriptions particulières.

Outre les obligations RSO catégorie 1, chaque voilier admis à participer à l'épreuve, devra, en particulier,

18.1.1. Être équipé d'une balise de géo localisation par satellite, fournie par l'organisation.

18.1.2. Respecter la réglementation des Affaires Maritimes précisée dans la division 240 relative à l'armement des navires de plaisance sous pavillon français ou celle de son pavillon pour les bateaux étrangers.

18.2. Un bateau et son équipement peuvent être contrôlés à tout moment pour vérifier la conformité aux avis et instructions de course, à la jauge IRC et aux règles RSO applicables.

- Les fiches de contrôles d'équipements sont disponibles sur le site <https://cap-martinique.com/documents-skipppers/>

18.3. Scellés

18.3.1. La liste des scellés (annexe 4) sera complétée, si besoin, au plus tard le jeudi 16 avril 2026 à 09h00.

18.3.2. Le mouillage principal, les radeaux et leur Grag Bag, la réserve d'eau de secours, les réserves d'eau non fixes (annexe 4) seront scellés avant le départ.

Les scellés ne devront pas être rompus ou enlevés avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

18.3.3. Scellés et contestation de la qualité du scellé.

Il appartiendra à chaque concurrent de préparer son bateau afin de faciliter la pose des scellés. Chaque concurrent est le seul responsable de l'intégrité de ses scellés.

18.4. Au port les bateaux devront arborer dans l'ordre défini par l'organisateur les pavillons fournis ainsi que son pavillon national sur un mâtereau.

18.5. Chaque bateau doit être conforme aux règles le vendredi 17 avril 2026 à 12 H00, heure de fin des contrôles

18.6. [DP] Un bateau qui n'est pas en conformité conformément au § 18.5 devra demander une dérogation au président du comité technique et être conforme aux règles au plus tard le samedi 18 avril 2026 à 12H00, au-delà le président du comité technique portera réclamation.

18.7. [DP] Un contrôle des feux de navigation sera effectué le mercredi 15 avril 2026 de 19h00 à 23h00.

18.8. [DP] La déclaration des voiles embarquées (annexe 5) devra être fournie au comité technique au plus tard le vendredi 17 avril 2026 à 12H00, au-delà le président du comité technique pourra porter réclamation.

19. BATEAUX OFFICIELS

Les bateaux officiels sont identifiés par un pavillon Cap-Martinique et une flamme orange marquée « OFFICIEL ».

20. ACCOMPAGNATEURS

[DP] [NP] Les accompagnateurs doivent rester en dehors des zones où les bateaux courent depuis le signal préparatoire de la première classe à prendre le départ jusqu'à ce que tous les bateaux aient fini ou abandonné ou que le comité de course signale un retard, un rappel général ou une annulation.

21. EVACUATION DES DETRITUS

Voir § 7.1 développement durable de l'AC

22. EMBLEMES

[DP] [NP] Les bateaux doivent être maintenus à la place qui leur a été attribuée quand ils se trouvent dans le port de la Trinité sur mer et dans le port de l'Etangs Z'abricots de Fort de France.

23. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU

23.1. [DP] [NP] Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau à partir du 11 avril 2026 jusqu'à la remise des prix sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course ou du comité technique.

24. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION

24.1. [DP] [NP] Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

25. PUBLICITE

25.1. [DP] [NP] les bateaux devront arborer les trois grands pavillons CAP-MARTINIQUE, MARTINIQUE et MORBIHAN, placement libre. Ils devront être fixés sur une drisse à l'avant du bateau et rester à poste pendant la durée de stationnement dans les ports de la Trinité sur mer et de l'Etangs Z'abricots de Fort de France. Ces pavillons seront restitués à l'organisation avant de quitter Fort-de-France. au lacement libre.

25.2. [DP] [NP] les bateaux devront arborer le petit pavillon CAP-MARTINIQUE au départ du port de la Trinité sur mer, en course et jusqu'au port de l'Etangs Z'abricots de Fort de France dans le pataras.

26. PRIX

26.1. Des prix seront décernés. aucun prix en cash n'est prévu.

27. DIRECTEUR DE COURSE :

Directeur : François SERUZIER : 06 33 02 81 28 – fseruzier@gmail.com
 Adjoint : Jean-Philippe CAU : 06 80 11 43 84 – jpcau1@gmail.com

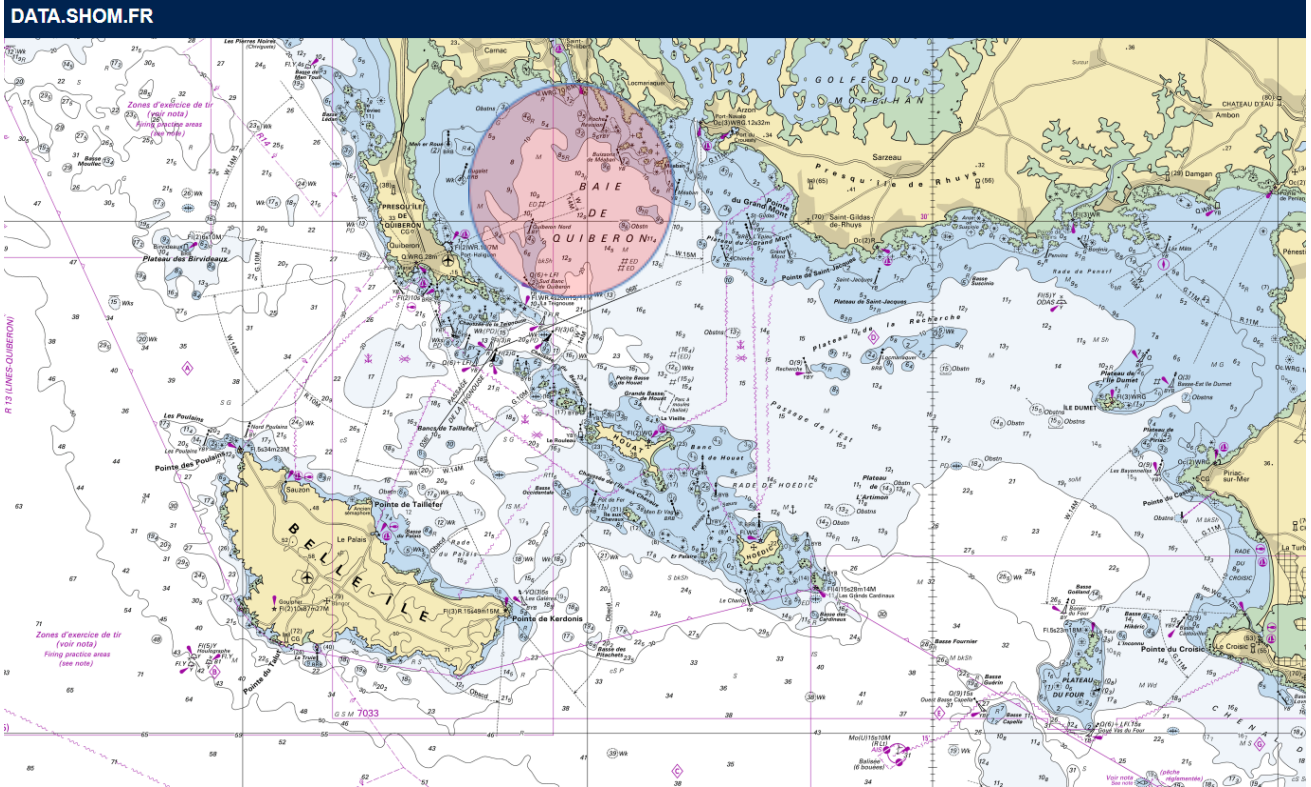
28. ARBITRES DESIGNES :

- 28.1. Président du comité de course : Yvon POUTRIQUET
 28.2. Président du jury : Patrick BREHIER
 28.3. Président du comité technique : Thomas MARMONTIEL

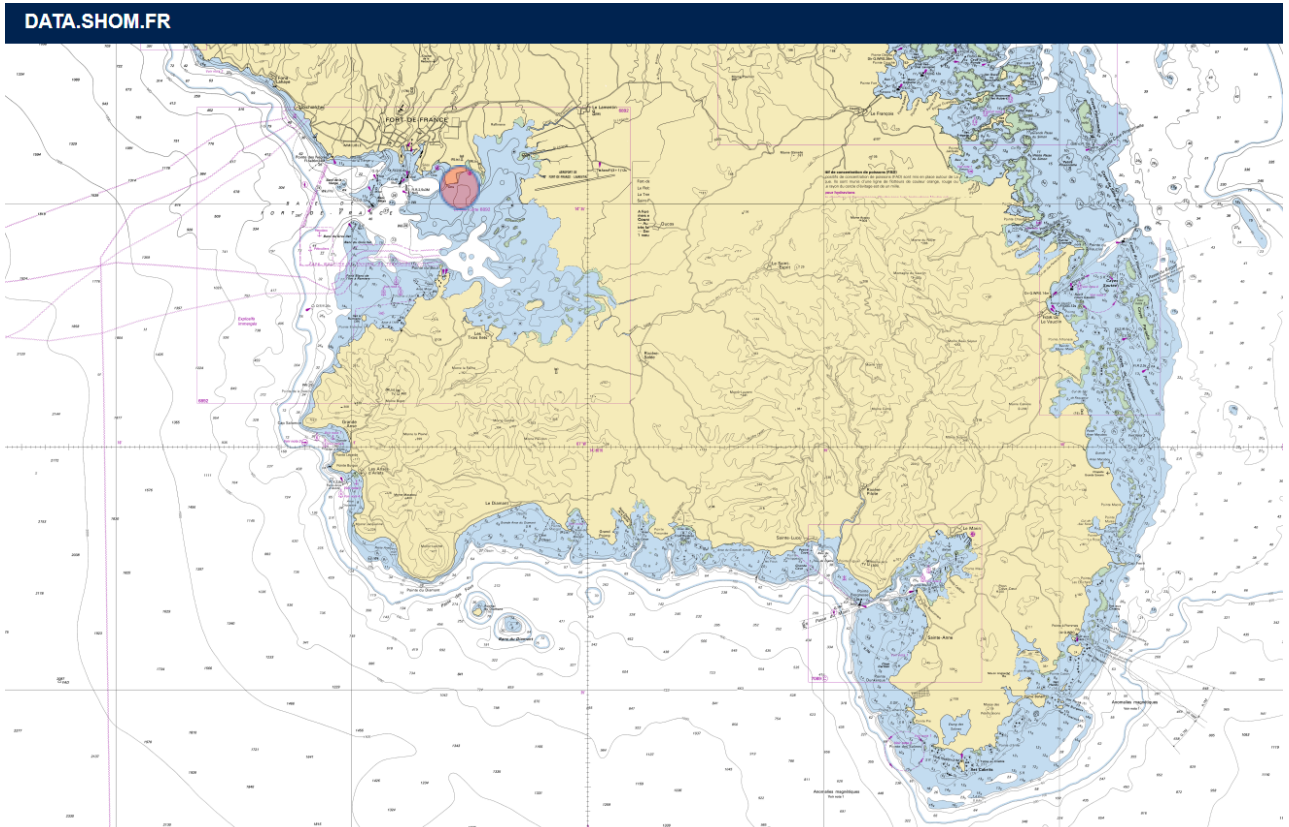


ANNEXE 1 ZONES DE COURSE

ZONE DE DEPART BAIE DE QUIBERON



ZONE D'ARRIVEE MARTINIQUE BAIE DE FORT DE FRANCE



ANNEXE 2 PARCOURS

CAP MARTINIQUE 2026 LA TRINITE > FORT DE FRANCE

Distance : environ 3800 milles.

Dimanche 19 avril 2026

Départ 15H00

1 Canaux de course VHF :

Départ LA TRINITE sur MER : **72**

Arrivée FORT DE FRANCE : **72**

2 Procédure de départ

Envoi du pavillon Orange, au moins 5 minutes avant le signal d'avertissement.

Le départ de la course est donné en utilisant les signaux suivants. Les temps doivent être comptés à partir des signaux visuels ; l'absence d'un signal sonore ne doit pas être prise en considération.

<i>Minutes avant le signal de départ</i>	<i>Signal visuel</i>	<i>Signal sonore</i>	<i>Signification</i>
8	Pavillon de classe	Un	Signal d'avertissement
4	Pavillon P, I, Z, Z et I, U ou noir	Un	Signal préparatoire
1	Pavillon préparatoire affalé	Un long	Une minute
0	Pavillon de classe affalé	Un	Signal de départ

Ceci modifie la règle 26 des RCV.

3 Départ :

A: Zone de départ :

Baie de Quiberon, la zone de départ sera précisée au plus tard la veille du départ à 20h00.

B : Ligne de départ

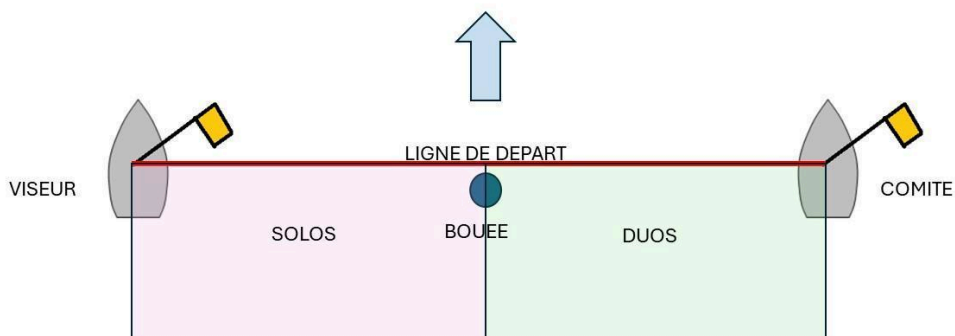
La **ligne de départ** sera entre le mât portant un pavillon orange sur le bateau du comité de course, à laisser à TRIBORD, et le côté parcours de la marque de départ (Bouée cylindrique jaune ou bateau avec mat pavillon orange) à laisser à BABORD.

La ligne sera formée de deux parties avec une bouée cylindrique jaune située entre les deux extrémités de la ligne de départ

Répartition des flottes **[DP]** :

Pour les duos, les bateaux devront laisser à Bâbord la bouée cylindrique jaune

Pour les solos, les bateaux devront laisser à Tribord la bouée cylindrique jaune



C : Ligne de Départ bateau en retard IC 11.8 b

La **ligne de départ** sera entre la balise latérale bâbord **petit Trého** (47° 33.477' N, 3° 00.755' W) à laisser à tribord et la balise cardinale sud Er **Gazeg** (47° 33.264' N, 2° 59.293' W) à laisser à bâbord.

Coordonnées ligne de départ données en WGS 84 degré minute.

Les coordonnées GPS sont données à titre indicatif et ne sauraient faire l'objet d'une réclamation ou demande de réparation

4 Marques de parcours :

- Départ baie de la Trinité sur mer
- L'île de Porto Santo et ses dangers (Archipel de Madère au Portugal) à laisser Tribord.
- Arrivée baie de fort de France

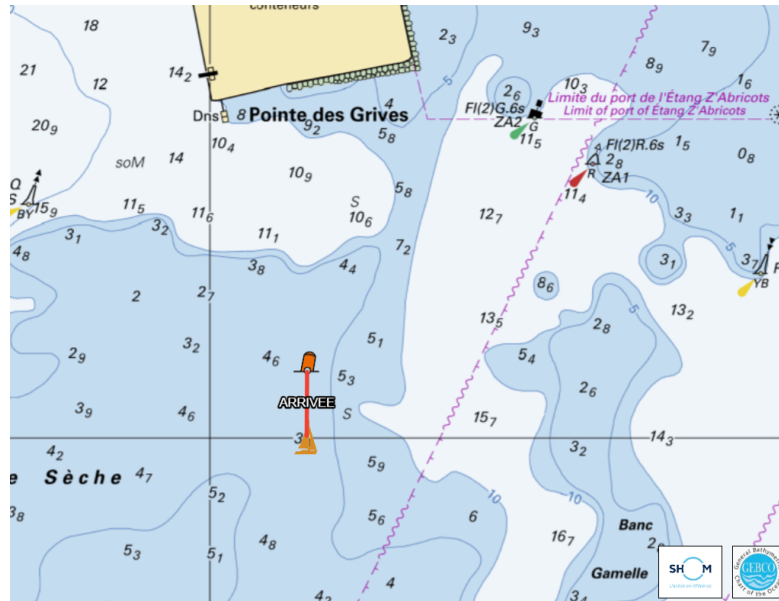
5 Arrivée :

A: Ligne d'arrivée

La ligne d'arrivée est définie par l'axe allant de la bouée orange (si possible indiqué par un Flash-Light orange la nuit) à laisser à Bâbord et au mât du bateau comité, arborant **le pavillon Bleu** mouillé à environ 0,1 mille dans le Sud de la bouée jaune, à laisser à Tribord, (si possible indiqué par un Flash-Light orange la nuit).

En l'absence du bateau arrivée, la ligne d'arrivée est définie par l'axe allant de la bouée orange (si possible indiqué par un Flash-Light orange la nuit) à laisser à Bâbord et au point GPS bateau comité à laisser à tribord, défini dans le B: Coordonnées des marques d'arrivée.

7 jours après l'arrivée du premier bateau solo ou double, l'arrivée sera définie par l'axe allant du point GPS de la bouée orange à laisser à Bâbord et au point GPS bateau comité à laisser à tribord, définis dans le B: Coordonnées des marques d'arrivée.



B: Coordonnées des marques d'arrivée:

Marques d'arrivée	Coordonnées
Bouée jaune	14°35.080' N, 61°02.880' W
Bateau comité	14°35.000' N et 61°02.880' W

Coordonnées ligne d'arrivée données en WGS 84 degré minute.

Les coordonnées GPS sont données à titre indicatif et ne sauraient faire l'objet d'une réclamation ou demande de réparation.

Le système latéral en vigueur aux Antilles est le B, inversé pour les couleurs par rapport au système A en vigueur en Europe.

6 Horaire des marées

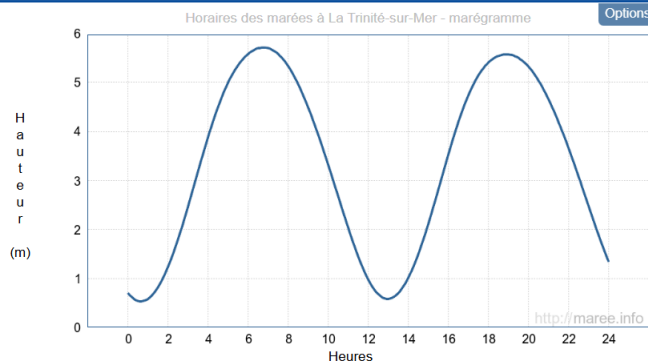
Dimanche 19 Avril 2026 UTC+2 Semaine 16 47°35' N
3°01' W

Lever du soleil : 07h17

Premier croissant de lune

Coucher du soleil : 21h05

	Coeff.	Heure	Durée de la marée	Heure de marée	Hauteur	Marnage	1/12	1/4	1/2
BM		00h38	06h07	01h01	0,53m	5,18m	0,43m	1,30m	2,59m
PM	104	06h45	06h13	01h02	5,71m	5,13m	0,43m	1,28m	2,57m
BM		12h58	05h55	00h59	0,58m	5,00m	0,42m	1,25m	2,50m
PM	102	18h53			5,58m				



ANNEXE 3 : ZONES INTERDITES

Les zones interdites sont des polygones définis par les points ci-dessous dont les coordonnées sont les suivantes :

Coordonnées données en WGS84 degré minute

1 Zone interdite du Cap Finisterre

- • ZI Cap Finisterre A : 43°31,400N 010°05,150 W
- • ZI Cap Finisterre B : 43°21,000N 009°36,400 W
- • ZI Cap Finisterre C : 43°10,500N 009°44,000 W
- • ZI Cap Finisterre D : 42°52,900N 009°44,000 W
- • ZI Cap Finisterre E : 42°52,900N 010°13,700 W
- • ZI Cap Finisterre F : 43°18.800N 010°13.700 W

2 Zone interdite du Cap Roca (Lisbonne)

- • ZI Cape Roca A : 38°51,900 N 010°13,810 W
- • ZI Cape Roca B : 38°51,900 N 009°41,150 W
- • ZI Cape Roca C : 38°39,750 N 009°40,000 W
- • ZI Cape Roca D : 38°33,900 N 010°11,700 W
- • ZI Cape Roca E : 38°40,950 N 010°13,900 W

3 Zone interdite du Cap St Vincente

- • ZI Cape St Vincente A : 37°02,300 N 009°11,700 W
- • ZI Cape St Vincente B : 36°56,800 N 009°09,900 W
- • ZI Cape St Vincente C : 36°52,000 N 009°04,000 W
- • ZI Cape St Vincente D : 36°49,950 N 008°57,150 W
- • ZI Cape St Vincente E : 36°24,800 N 009°05,800 W
- • ZI Cape St Vincente F : 36°28,350 N 009°21,550 W
- • ZI Cape St Vincente G : 36°43,900 N 009°39,700 W
- • ZI Cape St Vincente H : 36°56,600 N 009°43,200 W

4.1 Zone interdite des Canaries Est/ East Canaries Exclusion zone

- • ZI Canaries Est A : 28°20,500 N 014°56,900 W
- • ZI Canaries Est B : 28°19,800 N 014°47,550 W
- • ZI Canaries Est C : 27°48,750 N 015°00,150 W
- • ZI Canaries Est D : 27°51,600 N 015°08,800 W

4.2 Zone interdite des Canaries Ouest/ West Canaries Exclusion zone

- • ZI Canaries Ouest A : 28°38,010 N 015°46,650 W
- • ZI Canaries Ouest B : 28°33,800 N 015°39,430 W
- • ZI Canaries Ouest C : 27°58,600 N 016°12,950 W
- • ZI Canaries Ouest D : 28°03,550 N 016°19,500 W

ANNEXE 4 : LISTE DES SCELLÉS

RECAPITULATIF DES SCELLÉS	
<i>Radeau de sauvetage extérieur</i>	<i>Scellé en position</i>
<i>Radeau de sauvetage intérieur</i>	<i>Scellé en position</i>
<i>GRAB BAG Radeau</i>	<i>Scellé en position</i>
<i>Le mouillage principal</i>	<i>Scellé en position</i>
<i>Réserve d'eau de secours</i>	<i>Scellé en fermeture et position</i>
<i>Réserve d'eau non fixe</i>	<i>Scellé en position</i>
<i>Circuit de Water Ballast déclaré non utilisé.</i>	<i>Scellé en position</i>

PENALITES STANDARDS POUR RUPTURE DE SCELLÉS	
<i>Radeau de sauvetage extérieur</i>	<i>20 mn</i>
<i>Radeau de sauvetage intérieur</i>	<i>40 mn</i>
<i>Le mouillage principal</i>	<i>1h00</i>
<i>Réserve d'eau de secours</i>	<i>1h00</i>
<i>Réserve d'eau non fixe</i>	<i>1h00</i>
<i>Circuit de Water Ballast</i>	<i>8h00</i>

ANNEXE 5 : DECLARATION DES VOILES

Je soussigné (*nom, prénom*) :

skipper du bateau (*nom et numéro de voile*) :

m'engage à embarquer les voiles suivantes sur la course «**CAP MARTINIQUE**».

Type de voile	Voile certifiée* Oui/Non	Surface	Matériau

GV

GV1	
GV2	

Voiles d'avant (généris, solent, ...)

Généris 1 (HSA max)		
J2		
J3		
Solent		
Autre		

Généris volants

Généris volant 1 (FSA max)		
Généris volant 2		

Voiles de portant (Spinnakers)

Symétrique 1 (SPA max)		
S2		
S3		
Asymétrique 1 (SPA max)		
A2		
A3		
Code 0		
Code 5		

Voiles de sécurité **

Voile de cape (si pas de GV à ris pour réduction minimum de 50% du guindant)			
Foc de Gros temps			
Tourmentin			

* Une voile est certifiée lorsqu'elle est identifiée par un numéro IHC indiqué sur la voile, ou lorsqu'elle est mesurée et tamponnée par un Mesureur Agréé Endorsed IRC.

**Ne pas oublier de renseigner le matériau de voile pour la Voile de Cape et le Tourmentin

Fait à LA TRINITE sur MER le : /04/2026.

Signature

ANNEXE 6 : GUIDE DES PENALITES

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury a la possibilité d'attribuer une pénalité allant de 1 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 1 : de 0 à 6 heures
- Plage 2 : de 2 à 24 heures
- Plage 3 : de 24 heures à DSQ
- Plage 4 : 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 :

Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)

Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?

Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?

Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

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 :

Est-ce que l'infraction est répétée ?

Est-ce que l'infraction était délibérée ?

Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?

Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?

Est-ce que l'infraction a avantaagé le bateau ?

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

	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ	DSQ
Avis de course				
AC 6.2(c) sans assistance				X
AC 13 Escale			X	
Instruction de course				
IC 3.7 AIS	X			
IC 9.1 Parcours			X	
IC 9.2 Zones interdites			X	
IC 18.9 Déclaration Voiles	X			
IC 11.6 Rappel Individuel	2 heures			
IC 13.4 livre de bord		X		
IC13.1.1 Infraction chapitre 2 ou RIPAM			X	
IC 13.1.3 Blessure ou dommages sérieux			X	
IC 18.3 rupture scellé	X	X		
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		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	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	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	4

ANNEXE WP

Modification aux Règles de Course à la Voile

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

Quand cela est précisé dans l'avis de course, les courses seront régies par Les Règles de Course à la Voile telles que modifiées par cette annexe.

WP1 Modification aux Définitions :

WP1.1 La définition de Marque est modifiée comme suit :

Marque : Un objet ou un waypoint qu'un bateau est tenu de laisser d'un côté spécifié comme requis par les instructions de course, un bateau du comité de course entouré d'eau navigable à partir duquel s'étend la ligne de départ ou la ligne d'arrivée, et un objet attaché intentionnellement à l'objet ou au bateau. Cependant, une ligne de mouillage ne fait pas partie de la marque.

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition Waypoint :

Waypoint : Une position géographique sur la surface de l'eau, définie par ses coordonnées WGS84 en latitude et longitude exprimées en DDM (degrés décimales minutes).

WP1.3 La définition de Zone est modifiée comme suit :

Zone : L'espace autour d'une marque sur une distance de trois longueurs de coque du bateau qui en est le plus proche. L'espace de la zone à une marque qui est un waypoint peut être modifié dans l'avis de course ou les instructions de course. Un bateau est dans la zone quand une partie quelconque de sa coque est dans la zone.