

# DÉFI

**Class40**

# ATLANTIQUE

**Guadeloupe / Horta / La Rochelle**



**2E ÉDITION - AVRIL 2023**



UN ÉVÈNEMENT  
AN EVENT BY



**1/ REGLES**

**2/ PUBLICITE**

**3/ AVIS AUX CONCURRENTS**

**4/ MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE**

**5/ SIGNAUX FAITS A TERRE**

**6/ PROGRAMME DES COURSES**

**7/ IDENTIFICATION**

**8/ PAVILLON DE COURSE**

**9/ZONE DE COURSE**

**10/ PARCOURS**

**11/ MARQUES**

**12/ ZONES QUI SONT DES OBSTACLES**

**13/ DEPART**

**14/ ARRIVEE**

**15SYSTEME DE PENALITE**

**16ASSISTANCE AVANT DEPART**

**17/ ASSISTANCE EN COURSE**

**18/ TEMPS LIMITES**

**19/ RECLAMATIONS, RECONNAISSANCES D'INFRACTION ET DEMANDES DE REPARATION**

**20/ CLASSEMENT**

**21/ REGLES DE SECURITE**

**22/ REMPLACEMENT DU MATERIEL SINISTRE**

**23/ CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT**

**24/ COMMUNICATION RADIO**

**25/ PRIX**

**26/ DECHARGE DE RESPONSABILITE**

# INSTRUCTION DE COURSE

*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) dans une règle des IC signifie qu'une pénalité standard est appliquée sans instruction pour une infraction à cette règle.*

## 1 RÈGLES

**1.1** La course sera régie par les règles telles que définies sous le terme « Règle » dans les règles de course à la voile (R.C.V).

S'appliqueront également :

- Les RSO catégorie 1
- Les règles de la class'40 et leurs avenants éventuels.
- Partie B section II du RIPAM quand elle remplace les règles du chapitre 2 des RCV
- les règles du chapitre 2 des RCV s'appliquent au départ jusqu'à 25 milles de la ligne de départ, puis à nouveau à l'arrivée à partir de 25 milles de la ligne d'arrivée, pour ces parties de course couvertes de jour. Entre ces deux zones, elles sont remplacées par la partie B du RIPAM.
- Les prescriptions nationales s'appliquant aux concurrents étrangers, précisées en Annexe « Prescriptions ».

**1.2** Les règles de course modifiées par les présentes Instructions de Course sont :  
Signaux de course, , 35, 41, 45, 48, 44.1, 60.1 (a), 64.1, 66, A2, A4, A8.

**1.3** [NP] Règle de protection de l'environnement : un bateau ne doit jeter aucun détritrus dans l'eau.

## 2 PUBLICITE

**2.1** L'épreuve étant classée en catégorie C au titre de l'article 20 du Règlement de WORLD SAILING (publicité), les concurrents Français arborant une publicité individuelle doivent présenter à l'inscription une carte de publicité valide délivrée par la F. F. Voile, les étrangers le document équivalent de leur Autorité Nationale.

## 2.2 LES DRAPEAUX D'ETAI [NP]

4 pavillons fournis par l'organisateur,

- Region Guadeloupe
- Port de La Rochelle
- Département de Charente Maritime
- GPO

L'ordre exact sera précisé lors de la remise des pavillons, ils seront à conserver à poste dans l'étai :

- du 27mars au 01 avril 2023 en Guadeloupe y compris dans le chenal pendant la sortie du port.
- durant toute la durée de l'escale à Horta (Faïal)
- de l'arrivée jusqu'au 23 avril 2023 à La Rochelle, y compris dans le chenal pour la rentrée au port.

Les drapeaux d'étai devront être conservés à bord des bateaux en course, et ne devront en aucun cas être remis à des tiers, afin de pouvoir être hissés dès l'arrivée à l'escale et dès l'arrivée de la course.

## 3 AVIS AUX CONCURRENTS

**3.1** Le tableau d'affichage officiel sera disponible uniquement en ligne à l'adresse suivante :  
<https://www.defi-atlantique.com/documentscourse>

3.2 Sur l'eau, le comité de course veillera et communiquera avec les concurrents par VHF sur le canal de course, **CANAL 72**

### 3.3 Matériel de communication

Téléphone satellitaire portable type Iridium obligatoire, en veille 24/24. Une antenne extérieure est obligatoire.

## 4 MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

Toute modification aux instructions de course sera affichée 2 heures avant le signal d'avertissement, sauf tout changement dans le programme des courses qui sera affiché avant 20h00 la veille du jour où il prendra effet.

## 5 SIGNAUX FAITS A TERRE

5.1 Les signaux faits à terre sont envoyés au mât de pavillons dont l'emplacement est :

- En Guadeloupe : En haut du ponton
- A Horta : devant le PC Course

5.2 La flamme "APERCU" envoyée à terre avec deux signaux sonores signifie : " le départ est retardé, les équipages doivent rester au port ".

L'amené de l' " APERCU ", accompagné d'un signal sonore signifie : " rejoignez immédiatement votre zone de départ ". Le délai entre l'amené de l'Aperçu et le signal d'avertissement sera au minimum de 1h00.

Ceci modifie « Signaux de course » des RCV

## 6 PROGRAMME DES COURSES

### 6.1

Jour	Heure (locale)	
27 mars 2023	09h00	Présence obligatoire des bateaux à la Darse de Pointe à Pitre
28 au 31 mars 2023	9h00 à 18h00	Contrôles et confirmation des inscriptions
31 mars 2023	<b>15h00</b> 12h00 19h00	<b>Briefing Sécurité, Météo et IC</b> Heure limite du dépôt de la liste de voiles embarquées Heure limite du dépôt de la déclaration de départ (en annexe aux IC)
01 avril 2023	08h00 09h00 10h52	Heure de mise en configuration de course Départ ponton, remontée du chenal 1er Signal d'avertissement
08 avril 2023		Arrivée des premiers à Horta
14 et 15 avril	09h00 à 17h00	Contrôles des bateaux
15 avril 2023	<b>17h00</b> 19h00	<b>Briefing Sécurité, Météo et IC</b> Heure limite du dépôt de la déclaration de départ (en annexe aux IC) et de la liste de voiles embarquées
16 avril 2023	08h00 09h00 12h52	Heure de mise en configuration de course Départ ponton, remontée du chenal 1er Signal d'avertissement
21 avril 2023		Arrivée des premiers à La Rochelle
23 avril 2023		Remise des prix

Pour prévenir les bateaux qu'une course va bientôt commencer, un pavillon **Orange** sera envoyé avec un signal sonore cinq minutes au moins avant l'envoi du 1<sup>er</sup> signal d'avertissement.

### 6.2 Modifications au programme

La Direction de course et le Comité de course se réservent le droit :

- modifier le programme en retardant le départ de la course.
- de changer le parcours.
- d'annuler la course au cours de son déroulement en informant les concurrents par V.H.F ou autres moyens de communication (tel. satellite)

### 6.3 Obligation de présence [NP]

La présence du skipper est obligatoire aux briefings avant le départ.

L'épreuve dénommée « Défi Atlantique » est constituée de deux courses (étapes) courues en équipage de 2 personnes minimum.

- La première étape Guadeloupe – Horta partira le 01 avril 2023 à 11h00 locale.
- La deuxième étape Horta – La Rochelle partira le 16 avril 2023 à 13h00 locale.

## 7 IDENTIFICATION [NP]

Les obligations d'identification et de marquage sont précisées dans l'annexe « Identification ».

Toutes les infractions à ces règles feront l'objet d'une réclamation du Comité de Course auprès du Jury, qui pourra, après instruction, appliquer les pénalités prévues dans l'article 15.5.1 ci-dessous.

## 8 PAVILLON DE COURSE [NP]

Le pavillon de série (signal d'avertissement) est le pavillon de la Class'40.

Le pavillon de courtoisie devra être envoyé à l'entrée dans les eaux territoriales Portugaises et gardé à poste pendant toute la durée de l'escale à Horta.

## 9 ZONE DE COURSE

La zone de course se situe entre la Guadeloupe (France), le port de Horta (Faïal – Portugal) et La Rochelle (France).

## 10 PARCOURS

### 10.1 Les parcours de chaque étape sont décrits en annexes « ETAPE Pointe à Pitre - Horta » et « Etape Horta - La Rochelle ».

La position des marques indiquée dans les annexes «ETAPES» est donnée à titre indicatif et est issue des documents de référence suivants :

- Livre des Feux et Signaux de brumes
- Cartes IMRAY
- Cartes du SHOM

### 10.2 Bouée relevée

En dérogation à la règle 28.1 des R.C.V. :

Dans le cas où un bateau, ayant pris le départ, serait dans l'incapacité de passer, avant qu'elle ne soit relevée, une bouée constituant une marque de parcours mouillée par le Comité de Course, le bateau sera tenu de passer à la position (Latitude et Longitude) de la bouée relevée. L'équipage devra noter l'heure de passage à la position et en faire la déclaration écrite à l'arrivée.

### 10.3 Exactitude des informations

Il est de la responsabilité des Skippers de vérifier les informations données dans les annexes «Etapes».

### 10.4 Le cap compas approximatif de la première marque pourra être affiché sur le bateau du Comité de course avant le signal d'avertissement.

### 10.5 Le pavillon « D » déferlé sur le bateau comité signifie qu'il existe une bouée de dégagement. L'absence du pavillon "D" signifie qu'il n'existe pas de bouée de dégagement.

Le pavillon « vert » hissé sur le bateau comité signifie que la bouée de dégagement est à laisser à tribord. L'absence de pavillon « vert » signifie que la bouée de dégagement est à laisser à bâbord.

Ceci modifie « signaux de course » des RCV.

## 11 MARQUES

Toutes les marques sont définies dans les annexes « ETAPES ».

## 12 ZONES QUI SONT DES OBSTACLES

Sont considérées comme obstacles les zones interdites à la navigation, les zones de baignade protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs et toutes les zones qui seront précisées comme interdites à la navigation dans les annexes «ETAPES».

### 13 LE DEPART

**13.1** Le départ des courses sera donné en application de la règle 26, avec le signal d'avertissement, « Pavillon Class'40 », envoyé 8 minutes avant le signal de départ.

TEMPS	PAVILLON	SIGNAL SONORE	SIGNIFICATION
8'	Classe 40	Un	Avertissement
4'	P, Z/I	Un	Préparatoire
1'	Affalé du signal Préparatoire	Sifflet	Minute
0	Affalé Signal Avertissement	Un	Départ

**13.2** La ligne de départ sera située entre le mât arborant un pavillon orange sur le bateau du Comité de Course à l'extrémité tribord, et le côté parcours de la marque de départ précisée en annexe « ETAPE », à l'extrémité bâbord.

Si un bateau du Comité de Course, dûment identifié, est stationné à côté de la marque de départ les concurrents ne doivent pas passer entre la marque et le bateau, depuis le signal préparatoire, jusqu'à ce qu'ils aient pris le départ après réparation des fautes éventuelles.

Toute infraction à cette disposition fera l'objet d'une réclamation, qui après instruction par le Jury, pourra donner lieu à une pénalité minimum de 10 minutes.

**13.3** Tout voilier qui n'aura pas franchi la ligne de départ dans les 30 minutes après le signal de départ sera classé D.N.S pour l'étape, sauf s'il a obtenu un accord préalable du Comité de Course pour prendre un départ différé.

Ceci modifie la règle 29.1 des RCV

**13.4** Les zones de départ seront précisées dans l'annexe « ETAPE ». La zone de départ pourra être modifiée sans préavis par le Comité de Course qui enverra à bord du bateau Comité de Course le pavillon « L ». Cette procédure signifie alors : « suivez-moi jusqu'à la nouvelle zone de départ »

#### 13.5 Rappel individuel

Les bateaux étant identifiés OCS au signal de départ et n'ayant pas satisfait aux obligations de la règle 29.1, seront si possible avertis par le Comité de Course, par VHF sur le canal de course, au plus tôt 2 minutes après le signal de départ. L'absence d'avertissement VHF ou de réception de cet avertissement ne pourra donner lieu à une demande de réparation.

### 14 ARRIVEE

**14.1** Les zones d'arrivée ainsi que la définition de la ligne d'arrivée seront précisées dans les annexes « ETAPES ».

#### 14.2 Procédure d'arrivée pour les étapes [NP]

Chaque Skipper devra avertir le Comité de Course de son franchissement de la ligne par VHF sur le canal de course, lorsqu'il sera à une distance de 5 milles nautiques environ, ou à 30 minutes de la ligne d'arrivée. Il devra renouveler son appel jusqu'à l'accusé de réception du Comité de Course. De nuit, les équipages devront éclairer leur N° de voile au franchissement de la ligne.

Il devra, de plus, faire son auto-pointage.

#### 14.3 Fermeture de ligne



La Ligne d'arrivée sera fermée après l'arrivée du dernier concurrent ou dans un délai correspondant au temps limite de course défini en 18 des IC si cette heure-là est antérieure.

Les Skippers qui n'auront pas passé la ligne dans les délais seront classés « D.N.F » et crédités d'un temps de course conforme aux spécifications de l'article 15.3 (modification à RCV 35 ).

## **15 SYSTEME DE PENALITE**

Les pénalités ou bonifications seront établies en temps.

Le temps de course augmenté des pénalités ne pourra dépasser le temps affecté à un coureur classé « DNE ».

Les pénalités pour infraction aux règles, à l'exception de la règle 28.1: à la discrétion du Jury (DP), seront en temps et pourront aller jusqu'à « DSQ » sauf mention contraire dans la règle enfreinte.

Pour une infraction à une règle non sportive, des pénalités financières, versées à une association de sauvetage en mer seront appliquées en cas de non-respect de cet article, à la discrétion de l'AO.

### **15.1 Infraction à une règle du chapitre 2 des R.C.V.**

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 devra être considéré comme une infraction au chapitre 2 (ceci modifie RCV 44.1 )

Toute infraction à une règle du chapitre 2 des R.C.V., non reconnue, entraînera une pénalité de 2 heures au minimum.

#### **15.1.1 Avantage ou dommage sérieux**

Si le Jury établit que l'infraction commise a engendré un dommage sérieux ou procuré un avantage significatif, il devra pénaliser un voilier qui a effectué une pénalité mais qui n'a pas abandonné (modification R.C.V 44.1).

La pénalité appliquée alors sera de 2 heures, au minimum.

#### **15.1.2 Reconnaissance de faute**

Une reconnaissance de faute écrite devra être déposée au secrétariat de course, dans les mêmes conditions que les dépôts des réclamations, pour chacune des pénalités effectuées.

### **15.2 Pénalités de départ**

Règle 30.2 : pénalité de 2 heures sans instruction selon DR 21-1

### **15.3 Classement au temps**

Les voiliers enregistrés « ZFP » sur une étape se verront attribuer, sans instruction, une pénalité de 2 heures sur leur temps de course.

Les voiliers enregistrés « OCS » sur une étape se verront attribuer, sans instruction, une pénalité de 5 heures sur leur temps de course.

Les voiliers enregistrés « D.N.C, D.N.S, D.N.F, R.E.T » sur une étape se verront attribuer le temps du dernier + 20%.

Les voiliers enregistrés « DSQ , NSC » sur une étape se verront attribuer le temps du dernier + 30%.

Les voiliers enregistrés « DNE , TLE » sur une étape se verront attribuer le temps du dernier + 40%.

### **15.4 Infractions particulières aux articles des Instructions de Course**

#### **15.5.1 Marquages du voilier [NP]**

**a)** Un Skipper qui n'arborerait pas sur son voilier l'un des marquages prévus à l'article 7 des présentes IC pourra se voir attribuer par l'organisateur une pénalité allant jusqu'à 200 € par jour d'infraction.

**b)** Un Skipper qui n'arborerait pas sur son voilier le pavillon de courtoisie dans les pays étrangers pourra se voir attribuer par l'organisateur une pénalité allant jusqu'à 200 € par jour d'infraction.

#### **15.5.2 Vacances sécurité**

Tout manquement à l'obligation prévue en 21.4 des IC fera l'objet d'une réclamation.

#### **15.5.3 Assistance avant le départ**

Une infraction à l'article 16.1 des IC pourra entraîner, après instruction, une pénalité minimum de 30 minutes sur l'étape à courir.

#### 15.5.4 Abandon

Un Skipper qui ne fait pas tout son possible pour avertir le PC Course de son abandon pourra être disqualifié pour l'ensemble de l'épreuve, à la discrétion du Jury. Ce dernier pourra également prendre des dispositions telles que l'ouverture d'une instruction sous la règle 69.

### 16 ASSISTANCE AVANT LE DEPART

**16.1** Au départ de chaque étape les équipages quitteront le ponton avec l'équipage au complet. Les préparateurs ou toutes autres personnes ne seront pas autorisés à embarquer à bord du bateau à partir du moment où ce dernier quittera le ponton.

**16.2** Le Comité de Course pourra autoriser une assistance technique sur un bateau, à la demande, du skipper, une fois qu'il a quitté le ponton, en particulier, en cas de problème pouvant avoir une incidence sur la sécurité (VHF, pilote automatique...).

### 17 ASSISTANCE EN COURSE

#### 17.1 Escale technique (modification de RCV 41) :

Pendant la course, un voilier peut faire escale ou mouiller et recevoir assistance (conformément à RCV 42.3h) dans les conditions suivantes :

- Le chef de bord doit en faire la demande à la Direction de course

- la durée de l'escale ne doit pas être inférieure à **6** heures. Le temps cumulé des escales ne sera pas supérieur à **vingt quatre** heures par étape. Si ce temps dépasse 24h le concurrent sera classé DNF sur l'étape concernée.

- Après accord de la Direction de Course, sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le voilier peut être remorqué pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la Direction de Course, sur une distance convenue avec la Direction de Course, à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage n'ait pas favorisé la progression du voilier vers la ligne d'arrivée.

- Lorsque le voilier est en remorque, et seulement à partir de ce moment là, des personnes peuvent monter à bord.

- Lorsque le voilier est au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ou 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. L'équipage peut débarquer.

#### 17.2 Assistance médicale

Conformément à la Règle Fondamentale 1 et la règle 41 des R.C.V., l'assistance médicale est autorisée. Toutefois, quand celle-ci provient d'un concurrent, elle devra faire l'objet d'un rapport de mer transmis au Comité de Course à l'arrivée.

#### 17.3 Assistance V.H.F entre Skippers

Il appartiendra aux Skippers jugeant qu'une communication VHF, entre deux ou plusieurs équipages, est de nature à apporter une aide extérieure, de demander l'interruption de cette conversation et de déposer une réclamation.

Dans tous les cas, les communications par VHF entre équipages devront se faire sur le canal de course : Canal 72.

### 18 TEMPS LIMITES

Tout voilier qui n'aura pas fini après un délai de 96 heures après l'arrivée du premier sera classé DNF.

### 19 RECLAMATIONS, RECONNAISSANCES D'INFRACTION ET DEMANDES DE REPARATION

**19.1** Les formulaires de réclamation et de reconnaissance d'infraction sont disponibles à la Direction de Course à terre. Les réclamations et reconnaissances d'infraction doivent être déposées au secrétariat de Course au plus tard dans un délai de deux heures après l'arrivée du bateau qui réclame ou reconnaît son infraction. En cas d'arrivée de nuit, entre 21 h 00 et 08 H 00 du matin, ce dépôt devra être effectué avant 10 H 00 du matin (heures locales).

**19.2** Des avis seront affichés au tableau officiel pour informer les Skippers du lieu et de la date des instructions des réclamations et des demandes de réparation.



**19.3** Les intentions de réclamations du Comité de Course, du Comité Technique ou du Jury seront affichées pour informer les Skippers selon la règle 61.1 (b).

**19.4** Demandes de réouverture d'instruction

Une demande de réouverture d'instruction ne pourra pas être déposée plus de 1 heure après que la partie demandant la réouverture ait été informée de la décision du Jury.

Ceci modifie la règle 66 des R.C.V

## **20 CLASSEMENT**

**20.1** Classement d'étape au temps

Un classement provisoire sera établi à l'issue de chaque étape selon le temps de course, majoré des pénalités et bonifications éventuelles.

**20.2** Classement général au temps

**a) Définition** Un classement général provisoire sera établi d'après les temps cumulés des classements d'étapes.

Après décisions du Jury, le classement général définitif de l'épreuve sera établi d'après les temps cumulés des classements d'étapes au terme de l'épreuve (en modification de la règle A 2 des R.C.V). Le voilier ayant le plus faible temps cumulé sera déclaré vainqueur, et ainsi de suite.

**b) Egalité** Le départage des égalités sera fait en utilisant le classement sur la deuxième étape (modification de RCV A8).

## **21 REGLES DE SECURITE [NP]**

**21.1 Déclaration de départ**

Les Skippers devront remplir une déclaration de départ, sur formulaire fourni par l'organisation, à remettre lors de chaque émargement au Comité de Course avant le début du briefing précédant les courses.

**21.2 Abandon**

Tout voilier qui abandonne devra affaler son pavillon de course et tout mettre en œuvre pour avertir immédiatement le PC Course. Le Skipper devra transmettre une déclaration écrite d'abandon au bureau de la Direction de Course, dès que possible. Son abandon ne sera pris en compte qu'à réception de cette déclaration.

N° de téléphone Directeur de Course : + 336 07 45 72 41

**21.3 Veille radio**

En course, les Skippers devront rester en veille permanente sur la fréquence course : Canal 72.  
Il est rappelé aux Skippers que la veille canal 16 est obligatoire en mer pour tout navire.

**21.4. Vacation sécurité**

Chaque matin à 6 H TU les concurrents devront envoyer par mail, environ 5 à 10 lignes, au PC Course précisant leur position et les informations concernant leurs dernières 24 heures de navigation. (Situation météo, conditions de mer, avaries)

Tout manquement à cette obligation pourra être pénalisé de 5 minutes par infraction après instruction par le Jury.

Adresses de destination : [denis.hugues@wanadoo.fr](mailto:denis.hugues@wanadoo.fr)  
[ehardy@grand-pavois.com](mailto:ehardy@grand-pavois.com)

**21.5 Matériel de sécurité**

**21.5.1** Chaque voilier devra posséder à son bord l'armement de sécurité requis par la réglementation en vigueur ou par l'organisation, et les cartes SHOM ou équivalent carte papier de la zone concernée, cf article 4.11.1 des RSO.

**21.5.2** A l'arrivée de chaque étape et sur demande du Comité de Course ou du Jury, chaque concurrent doit être en mesure de fournir à l'organisation son journal de bord manuscrit ou informatique et les cartes ayant servi à sa navigation.

## **22 REMPLACEMENT DU MATERIEL SINISTRE**

Le remplacement d'équipement endommagé ou perdu ne sera autorisé que sur approbation du Comité Technique. Les demandes de remplacement doivent être faites par écrit, dès que possible, auprès du Comité technique, en utilisant l'imprimé disponible à la Direction de Course.

Les voiliers doivent rester conformes à leur configuration de départ (espars, appendices, structure, voilure) durant toute la durée de l'épreuve.

Seul le jeu de voile déclaré au départ peut être utilisé durant l'épreuve. En cas de remplacement d'une voile irréparable, le Jury appliquera une pénalité de 24 heures.

Après instruction, les réparations et remplacements de matériel détérioré pourront être assortis de pénalités pouvant aller jusqu'à 24 heures par matériel concerné.

## **23 CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENT**

**23.1** Des **contrôles de jauge** seront effectués avant le départ à Pointe à Pitre de 09h00 à 18h00 du 28 au 31 mars 2023, et de 09h00 à 17h00 les 14 et 15 avril à Horta.

Des contrôles de jauge pourront être effectués à tout moment pendant les escales et les arrivées.

Les bateaux ne doivent pas quitter leur poste d'amarrage sauf accord écrit du Comité de Course et/ou du Directeur de Course.

**23.2** CONTAINER ou SAC ETANCHE DE SURVIE (à 1,5 m maximum de la descente), RSO 4.21.f

Au nom du voilier + bout et système d'attache, flottabilité incorporée et au moins 0,1 m<sup>2</sup> de couleur fluorescente orange et comprenant :

- 1 VHF portable étanche (ou dans une housse étanche) + batterie de rechange, RSO 3.29
- 1 GPS portable étanche (ou dans une housse étanche) + piles de rechange
- 1 Téléphone Iridium portable étanche (ou dans une housse étanche) + 1 batterie de rechange, RSO 3.29.03.b
- 1 lampe à éclats étanche avec piles et ampoules de rechange (sauf LED), RSO 4.07.b
- 4 Feux rouges à mains, 2 Fumigènes orange (SOLAS), RSO 4.23
- 1 Sachet de fluorescéine
- Des sticks lumineux de type cyalume
- 2 Couvertures de survie
- Des aliments énergétiques d'une valeur minimum totale de 5000 Kj
- 1 Trousse de 1er secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides), RSO 4.08

**23.3 Boissons:** La quantité maximale, en litres, d'eau douce ou autre boisson potable embarquée en courses est fixée à (nombre de mille du parcours x nombre de personnes x 5/200) litres; Soit:

Etape 1: 55 l max/ personne embarquée

Etape 2: 32,5 l max/ personne embarquée

L'eau douce (ou autre boisson potable embarquée) devra être stockée dans des récipients d'une contenance maximum de 10 litres si elle n'est pas stockée dans les réservoirs fixes.

Aucun jerrican ou bidon vide supplémentaire n'est autorisé.

**Gasoil:** Pour respecter les RSO 3.28.3b sur l'intégralité de la durée de la course, chaque bateau doit avoir un minimum de 20 litres de gasoil à bord, stockés dans des contenants dont le volume ne pourra pas être inférieur à 10L, plombés en position et en fermeture. Ces contenants pourront également répondre à la demande d'un Avis de Course imposant à bord une réserve de carburant de secours.

Indépendamment de ce minimum, les concurrents sont libres de choisir la quantité de gasoil dont ils ont besoin pour la durée de leur course. Cette quantité de gasoil doit être stockée dans le réservoir principal. Si la capacité de ce réservoir est insuffisante, le supplément devra être stocké dans des contenants, fixés et plombés en position à moins de 500 mm du plan de symétrie du navire.

Aucun contenant vide n'est autorisé au départ d'une course.

**23.4** Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course en quittant le ponton

Aucun équipement (comprenant eau, autres boissons et carburant) ne pourra être embarqué, débarqué (sauf les défenses) ou jeté à partir du moment où le bateau est en configuration de course au départ de chaque étape et ce, jusqu'à son contrôle à l'arrivée de l'étape.

### 23.5 Plombage

Les skippers sont responsables de la bonne tenue des plombages effectués. Toute rupture de plomb fera l'objet d'une réclamation..

Les éléments listés ci-dessous devront être plombés.. Les plombages ne devront pas être enlevés ou rompus avant que le bateau ne soit contrôlé après son arrivée. A l'escale, le plombage ne pourra pas être rompu sans autorisation du Comité Technique après demande écrite.

Il est de la responsabilité des concurrents de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course :

- radeau de survie plombé en position et complément pour pack > 24h en fermeture et position,
- réserve d'eau de survie plombée en position et en fermeture,
- les réservoirs d'eau potable plombés en position,
- le mouillage lourd plombé en position,
- la réserve de carburant de sécurité de 20 litres plombée en position et en fermeture

### 23.6 Plombage des moteurs

Le plombage du moteur est obligatoire et ne doit pas être rompu ou enlevé avant que le bateau ne soit contrôlé à l'arrivée.

Une fois arrivé sur la zone de départ, au plus tard 30 minutes avant le signal de départ, le concurrent procède lui-même à son plombage par la mise en place du scellé remis lors du briefing départ, et il doit envoyer immédiatement une photo de ce plombage par SMS ou par mail à la direction de course, avec le nom ou le numéro du bateau. Cette photo doit permettre la lisibilité du **n° du scellé** et montrer que le scellé est bien en place..

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 :

a) Remplacer le scellé aussitôt que la sécurité le permet, en utilisant le 2<sup>ème</sup> scellé fourni par le comité technique.

b) Faire un rapport, aussitôt que possible, au Directeur de Course donnant l'heure et la position de l'incident, 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.

c) Transmettre à la direction de course, 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.

## 24 COMMUNICATION RADIO

### 24.1 Matériel de communication

Téléphone Iridium obligatoire, en veille 24/24. Une antenne extérieure est obligatoire.

### 24.2 Routage

Le routage est interdit

On entend par routage toute information personnalisée venant de l'extérieur ayant vocation à optimiser la route du navire. (météo, trajectoire...)

Chaque jour la direction de course s'efforcera de transmettre aux concurrents :

1 fichier météo sous format Grib à 07 H TU

8 relevés de positions de la flotte à 6H00 TU, 8H00 TU, 10H00 TU, 12h00 TU, 14H00 TU, 16H00 TU, 18H00 TU, 20H00 TU, 22H00 TU de l'ensemble de la flotte dont l'exactitude est de la responsabilité de la société OCEAN TRACKING.

Ces informations sont données à titre informel. L'absence de transmission ou toute donnée erronée ne pourront donner lieu à réparation au titre de la règle 62 des RCV.

## 25 PRIX

Les prix offerts aux concurrents seront des prix en nature.

## 26 DECHARGE DE RESPONSABILITE

Les Equipages participent à la course entièrement à leurs propres risques (voir la règle fondamentale R.C.V 4, Décision de courir). L'autorité organisatrice n'acceptera aucune responsabilité, en cas de dommage matériel, de blessure ou de décès, dans le cadre de la course, aussi bien avant, pendant, qu'après la course (voir la règle fondamentale R.C.V 3).

### Composition du corps arbitral:

Président du Comité de Course : Patrick MAURIN  
Président du Jury: Patrick CHAPELLE  
Président du Comité Technique : Philippe COUSIN  
CECAL Jean Luc LAURENT

Directeur de Course : Denis HUGUES

Chef de projet Défi Atlantique : Etienne HARDY