



GRAND PAVOIS  
ORGANISATION

**DEFI  
ATLANTIQUE  
CLASS40**

Départ 23 Mars 2019

1<sup>ère</sup> EDITION



**1/ ORGANISATION**

**2/ REGLES**

**3/ PARCOURS ET PROGRAMME**

**4/ ADMISSION**

**5/ INSCRIPTION**

**6/ PUBLICITE**

**7/ UTILISATION DES DROITS**

**8/ RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS.**

**9/ TEMPS LIMITE**

**10. PENALITES**

**11/ CLASSEMENTS**

**12/ COMMUNICATION**

**13/ REMISE DES PRIX**

# AVIS DE COURSE

**Le Défi Atlantique est une épreuve réservée aux bateaux de la Class40, le parcours est dans l'Atlantique nord d'une distance totale de 3500 milles.**

## **1/ ORGANISATION**

Grand Pavois Organisation avec la ville de La Rochelle organisent la Course Défi Atlantique Class40 en partenariat avec la Région Guadeloupe, la ville de Horta (Açores - Portugal), la Class40, Le Département de la Charente-Maritime et la Fédération Française de Voile, (autres partenariats publics et privés en cours de conclusion).

## **2/ REGLES**

### **2.1 La régata sera régie**

- Les Règles telles que définies dans les Règles de Course (RCV) à la Voile 2017-2020 En Modification de la RCV 52 Energie manuelle : les voiliers sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique et pour manœuvrer le système de ballast.

- Les Règlements de la Fédération Française de Voile.

- Les prescriptions de la FFVoile s'appliquant à tous les concurrents.

- Les règlements (jauge, règles de classe...) de la Class40 et le document de contrôle de sécurité Class40.

- La Règlementation Spéciale Offshore (RSO) de l'I.S.A.F. catégorie 1 monocoques avec les modifications propres à la jauge de la Class40, et avec la modification à la règle 5.01.1 : ajouter « Il doit y avoir à bord au moins 1 kit de rechange (cartouche de gaz de recharge plus une tête de percussion) pour chaque gilet de sauvetage auto-gonflable ».

- Le présent Avis de Course et ses avenants éventuels.

- Les Instructions de Course et leurs avenants éventuels.

2.2. – Seuls les documents énumérés en §2.1, les notes et avenants écrits et signés par le Directeur de Course, le Président du Comité de Course et le Président du Jury ont valeur officielle.

2.3. – La langue officielle est le français. Tous les documents officiels seront également diffusés en anglais.

## **3/ PARCOURS ET PROGRAMME**

Le parcours de l'épreuve se situe entre Pointe-à-Pitre (France), Horta, île de Faïal (Açores, Portugal) et La Rochelle (France).

### **3.1 – 1<sup>ère</sup> course : Pointe-à-Pitre (France) / Horta (Açores - Portugal) 2200 milles**

**3.1/a** – le départ de l'épreuve aura lieu devant le Port de Pointe-à-Pitre le samedi 23 mars 2019 à 11h00 heure de Guadeloupe.

**3.1/b** – les bateaux doivent être présents à la marina de Gosier (Pointe-à-Pitre) à partir du 19 mars 2019 à 14h locales, dans le bassin.

Tout bateau qui ne sera pas présent à cette date et qui ne pourra justifier d'un cas de force majeure, pourra être considéré comme faisant partie de la liste d'attente au niveau le plus loin.

**3.1/c** – Des pénalités de retard suivantes pourront être appliquées :

- 150 euros pour le premier jour de retard

\* 200 euros à partir du jour de retard suivant

Le produit de ces pénalités de retard sera versé à une association de sauvetage en mer.

**3.1/d** – Passé le mercredi 20 mars 2019 à 12h00 locales, pour les bateaux, les skippers et leurs équipages qui ne seront pas présents à la marina de Gosier (Pointe-à-Pitre), l'autorité organisatrice pourra annuler l'inscription d'un bateau conformément à la RCV 76.1.

**3.1/e** – Le contrôle des bateaux et la confirmation des inscriptions auront lieu du mardi 19 mars au vendredi 22 mars.

**3.1/f** – Au plus tard le vendredi 22 mars à 19h00 locales, chaque concurrent devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ se trouvera en annexe dans les Instructions de Course.

## **3.2 – 2<sup>ème</sup> course : Horta (Açores - Portugal) / La Rochelle (France) 1300 milles**

**3.2/a** – Le départ de la 2<sup>ème</sup> course aura lieu le lundi 8 avril 2019 à 13h00 heure de Horta.

**3.2/b** – L'arrivée à La Rochelle est prévue à partir du samedi 13 avril.

**3.2/c** – A l'arrivée de chaque course, le Comité de Course pourra vérifier les bateaux, sans préavis, soit de sa propre initiative ou soit à la demande de l'autorité organisatrice ou du Jury.

**3.2/d** – La remise des prix sera prévue le lundi 15 avril en fin de journée, les concurrents auront l'obligation d'y être présents.

**3.2/e** – Les bateaux de la course devront rester amarrés dans le Port d'arrivée au minimum jusqu'au mardi 16 avril au matin.

## **4/ ADMISSION**

**4.1** – La course se court en équipage de minimum 2 personnes. Les bateaux devront avoir l'armement de sécurité correspondant au nombre d'équipiers.

**4.2** – La course est ouverte aux bateaux conformes à la jauge Class40.

**4.3** – Toute demande d'assistance extérieure autre que celle définie au 9.1a pourra entraîner, après instruction par le jury, la disqualification du bateau.

En application de la règle 41 des RCV « Aide extérieure », l'aide à la navigation, extérieure au bord, et personnalisée, est interdite.

*Nota : la consultation ou la réception de fichiers de vent, ou de tous autres fichiers météo disponibles sur internet, dans la mesure où ces fichiers sont à disposition universelle, ne constituent pas une aide extérieure personnalisée.*

**4.4** – Chaque équipier doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et, notamment pour les français, posséder une licence compétition Club FFVoile valide pour la durée de l'épreuve, avec visa médical, et être en règle avec la Class40.

Les concurrents étrangers non licenciés FFVoile devront justifier d'une assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 2 millions d'Euros.

**4.5** – Chaque skipper et co-skipper devra être adhérent à la Class40.

**4.6** – Au moins 30% de l'équipage mais pas moins de deux membres d'un équipage, y compris la Personne en Charge, doivent avoir suivi une formation telle que requise en RSO 6.02 dans les cinq années précédant le départ de la course.

**4.7** – Au moins deux membres de l'équipage doivent posséder un certificat premier secours de moins de cinq ans remplissant les conditions :

a) un certificat inscrit sur la liste du site de World Sailing

[www.sailing.org/specialregs](http://www.sailing.org/specialregs) des formations reconnues des Autorités Nationales Membres (MNA)

MoMu0,1,2

b) un certificat attestant une formation aux premiers secours STCW 95 satisfaisant aux Premiers Secours Elémentaires A-VI/1-3 ou niveau STCW supérieur.

**4.8** - Tout changement d'équipier (skipper compris) devra faire l'objet d'une demande écrite auprès du Président du comité de course avant le départ de la 1ere course. Le changement d'équipier à l'escale de Horta est soumis au respect des exigences d'admission du présent avis de course. Notamment les articles 4.4 et 4.5.

**4.9** – Pour les équipages en double, conformément au règlement médical de la FFVoile, annexe 3, chaque concurrent devra fournir un dossier médical au plus tard le 1<sup>er</sup> février 2019 comprenant :

\*Obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans,

\*Obligatoirement les résultats d'une échocardiographie cardiaque.

Ce dossier sera à renvoyer à l'organisateur sous plis affranchi en mentionnant sur l'enveloppe : «Confidentiel dossier médical » à l'attention du médecin référent de la course Défi Atlantique.

Pour les équipages supérieurs à 2 : de réaliser un bilan médical de chaque membre d'équipage le plus complet possible, en relation avec la compétition envisagée.

**4.10** – Le nombre minimal de concurrents doit être égal ou supérieur à 12 pour donner le départ.

## **5/ INSCRIPTION**

**5.1** – Les inscriptions seront enregistrées dans l'ordre chronologique selon le document « modalités d'inscription à la course « le Défi Atlantique » joint en annexe.

**5.2** – Les droits d'inscription sont fixés à 2500 € HT soit : 3000€ TTC. 250 € TTC (frais de dossier non remboursables) encaissés à l'inscription + 2750 € TTC, encaissés le 30 novembre 2018.

Une remise de 10% sera appliquée pour toute inscription reçue avant le 4 novembre 2018 (250 € TTC de frais de dossier + 2450 € TTC).

Une majoration de 10% sera appliquée pour toute inscription reçue après le 31 décembre 2018 (250 € TTC de frais de dossier + 3050€ TTC).

Pour toute inscription après la date du 30 novembre 2018, la totalité des frais d'inscription sera due.

**5.3** – En cas de désistement du compétiteur non signalé par courrier avant le 15 janvier 2019, les droits d'inscription ne seront pas remboursés.

**5.4** – L'organisation se réserve le droit de refuser une inscription dans le respect de la RCV76.1.

**5.5** – La date limite d'inscription est fixée au 30 Janvier 2019.

## **6/ PUBLICITE**

**6.1** –En application de la régulation 20 de l'ISAF (code de publicité) telle que modifiée par le règlement de publicité de la FFVoile, les bateaux seront tenus de porter la publicité choisie et fournie par l'autorité organisatrice.

**6.2** – La répartition des espaces réservés pour la publicité entre la Class40, le concurrent et l'Organisateur sera définie conjointement entre la class40 et l'organisateur par un avenant ultérieur.

**6.3** – Les concurrents auront l'obligation de porter les pavillons et marquages définis conjointement par la Class40 et l'Organisateur.

**6.4** – Le nom du bateau inscrit peut être marqué sur chaque côté de la coque. Conformément au code de publicité ISAF, l'organisateur se réserve le droit de refuser un nom ne respectant pas les principes généralement acceptés de morale et d'éthique ou les lois gouvernementales.

**6.5** – Tout bateau inscrit à la course recevra le pavillon de course qu'il devra arborer dans son gréement dès qu'il lui sera remis et jusqu'à l'arrivée de la 2<sup>ème</sup> étape à La Rochelle.

**6.6** – A quai, la montée des flammes dans les pataras ainsi que des pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée est autorisée, à l'exception de tout slogan.

Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser dans l'étai de leur bateau les pavillons de l'Organisateur. Ils devront être portés à Pointe-à-Pitre du mardi 19 mars jusqu'au départ de la course, ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée de la 1<sup>ère</sup> course jusqu'au départ de la deuxième course, et après le passage de la ligne d'arrivée à La Rochelle jusqu'à la remise des prix. Des pénalités financières d'au minimum 150€ pourront être appliquées en cas de non-respect de cet article.

## **7/ UTILISATION DES DROITS**

Le propriétaire ou l'utilisateur du bateau et l'éventuel commanditaire, par le seul fait de leur participation, acceptent que l'organisateur utilise à des fins de promotion et autre tout ce qui est relatif à leur participation à l'épreuve.

### **DROIT D'UTILISER LE NOM ET L'APPARENCE :**

En participant à cette épreuve, les compétiteurs autorisent automatiquement l'autorité organisatrice et les sponsors de l'épreuve à utiliser et montrer, à quelque moment que ce soit, des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même pendant la période de la compétition intitulée « Défi Atlantique », à laquelle le coureur participe et à utiliser sans compensation son image sur tous matériaux liés à la dite épreuve.

## **8/ RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS.**

**8.1** – La responsabilité de l'Organisateur et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve.

Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'Organisateur ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

. Les vérifications que le Comité de Course - soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury ou de toute autre instance - seraient amenées à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les Instructions de Course et leurs avenants ont été respectés.

. La veille que l'Organisateur pourrait assurer doit être considérée par les concurrents comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.

. Toute demande faite auprès d'un membre de l'organisation ne saurait engager civilement l'Organisateur que s'il en a accepté civilement la responsabilité, soit lui-même, soit par un de ses préposés officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aide diverses, voire d'assistance en mer.

**8.2** – Quelques soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et chef de bord, seul le chef de bord officiellement indiqué sur la feuille d'engagement est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'Organisation.

**8.3** – Les concurrents participent à l'épreuve à leurs risques et périls et sous leur responsabilité à tous les effets. Il appartient à chaque concurrent 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, de l'arrêter ou de la continuer.

Tout renseignement que tout membre de l'organisation pourrait fournir avant ou en cours d'épreuve, tel par exemple un avis de coup de vent, constitue un élément parmi d'autres sur lequel le chef de bord peut fonder sa décision sans que cela puisse engager la responsabilité de l'organisateur ou de ses partenaires.

**8.4** – Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes à leurs équipiers

et aux bateaux, ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter les assurances nécessaires pour couvrir ces risques et responsabilités.

En particulier, chaque skipper est responsable vis-à-vis de l'Organisateur de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée auprès du Comité de Course au plus tard jeudi 21 mars 2019.

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

**8.5** – Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et leurs assureurs devront déposer auprès de l'Organisateur le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'Organisateur, les mandataires et agents ainsi que les assureurs – tel que rédigé en annexe.

**8.6** – Un compétiteur ne peut exiger de l'organisation de monter une opération de sauvetage depuis la terre. Le sauvetage et l'assistance en mer sont régis par les conventions internationales en vigueur.

**8.7** – Il est rappelé aux concurrents que la RCV fondamentale n°1.1 fait obligation à tout bateau de porter toute l'assistance possible à tout autre bateau ou personne en péril, lorsqu'il est en position de le faire.

## **9/ TEMPS LIMITE**

### **9.1. Temps limite à l'escale**

**9.1/a** - Les bateaux peuvent relâcher en tout lieu et à tout moment après en avoir averti la direction de course. Une fois mouillé ou amarré dans un port, des personnes peuvent accéder à bord, ravitaillement et réparations peuvent être effectués. Toutefois un bateau pourra utiliser son moteur uniquement quand il se trouve à moins de 1,5 mille d'un port, après en avoir averti le directeur de course, de plus il ne doit pas progresser vers la ligne d'arrivée de l'étape. Un bateau peut être remorqué, dans la limite de 1,5 mille, ce remorquage ne doit pas le faire progresser vers la ligne d'arrivée de l'étape. Ceci modifie les RCV 41, 42, 45 47.1.

**9.1/b** - Les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange, à l'exception de nouvelle(s) voile(s), pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du Comité de Course.

**9.1/c** – Le temps limite de tout bateau à l'escale technique ne pourra dépasser 24 heures à chaque étape, à partir du moment où il touchera terre, jusqu'au moment où il reprendra la course. Passé ce temps de 24 heures, le concurrent sera déclaré « Abandon » (RET) pour les courses.

### **9.2. Temps limite à l'arrivée**

Un bateau qui n'aura pas franchi la ligne d'arrivée avant le temps limite doit être classé D.N.F. (modification de la RCV 35, A4 et A5).

Le temps limite pour tous les concurrents est de 72 heures après l'arrivée du premier concurrent. A ce délai, il y a éventuellement lieu d'ajouter le bonus en temps que le Jury est susceptible d'accorder à un bateau.

## **10. PENALITES**

**10.1.** - Pour une infraction aux règles du chapitre 2, la règle 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par la pénalité d'un tour.

**10.2.** - Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :

Une infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 et aux règles 28 et 31 pourra, après instruction, être sanctionnée d'une pénalité pouvant aller de 10% du temps de course à la disqualification.

**10.3.** - DNS, DNC, RET, RAF, DNF : Temps de course du dernier, de la course concernée + 20%

DSQ : Temps de course du dernier de la course concernée + 30%

DNE :Temps de course du dernier de la course concernée + 40%

## **11/ CLASSEMENTS**

**11.1** – Il sera effectué un classement pour chaque étape et pour chaque catégorie. La remise des prix de la première course sera organisée à Horta.

**11.2** – Le classement général final sera effectué en temps réel, en additionnant pour chaque bateau les temps de course de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> course, tenant compte des éventuelles pénalités ou bonifications.

**11.3** – Sera déclaré vainqueur le bateau ayant le cumul de temps le plus court. En cas d'égalité, le temps effectué sur la 2<sup>ème</sup> étape départagera les concurrents.

## **12/ COMMUNICATION**

**12.1** - Chaque bateau doit être équipé d'un système de téléphone par satellite type Iridium ou équivalent avec une antenne extérieure fixe.

**12.2** – Chaque bateau doit être équipé d'une VHF fixe d'une puissance minimum de 25 Watts et d'une VHF portable.

**12.3** – Chaque bateau doit être équipé d'une balise de détresse type « Sarsat – Cospas » émettant sur le 406 et le 121 MHz .

**12.4** – Dans un souci de sécurité, chaque concurrent devra embarquer à son bord une balise de positionnement. Cette balise sera fournie par l'organisateur et sera fixée à l'arrière du bateau avant le départ à Pointe-à-Pitre. Il sera demandé à chaque skipper une caution par chèque de 1.500,00 € (mille cinq cent euros). Ce chèque ne sera pas encaissé et sera rendu au skipper au moment de la restitution de la balise à La Rochelle après l'arrivée de la course.

## **13/ REMISE DES PRIX**

La date de la remise des prix qui se déroulera à La Rochelle est fixée au Lundi 15 avril, mais elle pourra être modifiée en fonction des temps de course de la 2eme étape.

## **14/ OBLIGATION DE REPRESENTATION DES CONCURRENTS**

Les concurrents devront être présents aux briefings et réceptions officielles dont le calendrier sera communiqué ultérieurement.

Pour toute infraction à cette règle, le concurrent fautif pourra être pénalisé et ne pas percevoir sa prime d'arrivée.

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

**RENSEIGNEMENTS :**

**GPO**

**av. du Lazaret**

**Port des Minimes**

**17042 LA ROCHELLE Cedex 1**

**Etienne HARDY**

**Tel : 05 46 44 46 39**

**Email : ehardy@grand-pavois.com**



## Prescriptions fédérales

### RRS 62

FFVoile Prescription:

For the events of the Fédération Française de Voile, the equipment inspection committee or measurement committee is composed of the event measurer and the equipment inspectors, if any. For purposes of rule 60.2, the event measurer and the equipment inspectors are included in the race committee.

### RRS 64.3

FFVoile Prescription (\*):

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

### RRS 67

FFVoile Prescription (\*):

Any question about or request of damages arising from an incident involving a boat bound by the Racing Rules of Sailing or International Regulation to Prevent Collision at Sea depends on the appropriate courts and will not be dealt by the jury.

### RRS 78

FFVoile Prescription (\*):

The boat's owner or other person in charge shall, under his sole responsibility, make sure moreover that his boat comply with the equipment and security rules required by the laws, by-laws and regulations of the Administration.

### RRS 88

FFVoile Prescription (\*):

Prescriptions of the FFVoile shall be neither changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions, except for events for which an international jury has been appointed.

In such case, the prescriptions marked with an asterisk (\*) shall be neither changed nor deleted in the notice of race and sailing instructions. (The official translation of the prescriptions, downloadable on the FFVoile website [www.ffvoile.fr](http://www.ffvoile.fr), shall be the only translation used to comply with RRS 90.2(b)).

### APPENDIX R

FFVoile Prescription (\*):

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – email: [jury.appel@ffvoile.fr](mailto:jury.appel@ffvoile.fr)