



THE RACE AROUND

AVIS DE COURSE

1^E ÉDITION

DÉPART: DIMANCHE 10 SEPTEMBRE 2023

VERSION 1 : MARDI 12 AVRIL 2022

1. AUTORITE ORGANISATRICE, DIRECTION DE COURSE ET CORPS ARBITRAL : 3
2. NOM ET OBJET : 4
3. PARCOURS, TEMPS LIMITE ET NOMBRE DE PARTICIPANTS : 5
4. RETOUR AU PORT APRES LE DEPART (NP) : 6
5. REGLES : 6
6. AIDE EXTERIEURE (NP-DP) : 11
7. MARQUAGE ET PUBLICITE (NP) : 12
8. ADMISSIBILITE : 13
9. INSCRIPTION : 15
10. OBLIGATIONS : 17
11. POSITIONNEMENT : 18
12. UTILISATION DE L'EQUIPEMENT DU BATEAU : 18
13. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS : 20
14. INSTRUCTIONS DE COURSE : 21
15. CLASSEMENT : 21
16. PRIX : 22
17. RESPONSABILITES : 23
18. UTILISATION DES DROITS : 24
19. CONTACT : 24
20. ANNEXE 1: PROCESSUS POUR EFFECTUER UN TEST À 180 DEGRÉS: 25

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

La mention [NP] devant une règle signifie qu'un bateau ne peut pas réclamer contre un autre pour une infraction à cette règle. Ceci change la RCV 60.1(a).

1. AUTORITE ORGANISATRICE, DIRECTION DE COURSE ET CORPS ARBITRAL

1.1. AUTORITE ORGANISATRICE

The Race Around est une course organisée par 5Ocean Sports Marketing Limited. Cette entreprise est représentée par Sam Holliday et Hugh Piggin.

L'AO sera désignée comme "l'organisateur" dans les documents officiels.

1.2. DIRECTION DE COURSE

L'équipe Direction de Course sera composée, entre autres, des équipes suivantes :

- a. Une équipe opérationnelle à terre en charge des activités quotidiennes et de la gestion opérationnelle de The Race Around
- b. Une équipe opérationnelle aux départs et aux arrivées comprenant un "Directeur de Course" responsable des départs et arrivées, de la gestion de tous les aspects sportifs et de la sécurité de la course.

L'équipe sera composée comme suit :

- Directeur de Course : Jacques Caraës
- Directeur de Course adjoint : Claire Renou
- 2 autres adjoints (leurs noms seront communiqués ultérieurement)

L'équipe Direction de course est joignable par mail : dc@theracearound.com

1.3 PRESTATAIRES EN RELATION AVEC LA DIRECTION DE COURSE

La Direction de Course assure le suivi et le lien avec les prestations et fournisseurs suivants :

- Météo
- Classements
- Localisation / positionnement des bateaux
- Observation des glaces
- Logiciel de suivi de course
- Sécurité de la course

L'ensemble de ces missions seront assurées par des prestataires qui seront sélectionnés ultérieurement par l'AO et la Direction de Course. Leurs noms et contacts seront communiqués ultérieurement.

1.4 TABLEAU OFFICIEL

Le Tableau Officiel se présentera sous deux formes :

- En ligne sur le site de la course <http://www.theracearound.com>
- Pendant les 2 semaines avant le départ, un tableau officiel version papier sera affiché à proximité du PC Course
- Après le départ de la course, le tableau officiel se trouvera uniquement en ligne

En cas de conflit entre les deux tableaux, le tableau en ligne prévaudra.

Les questions doivent être posées par courrier électronique en français ou en anglais à la Direction de Course qui les transmettra au Comité de Course, au Comité Technique, au Jury, à L'AO ou à toute autre personne habilitée à apporter une réponse officielle.

Les réponses seront éditées en français et en anglais.

Les questions nautiques et sportives seront affichées et mises en ligne avec leur réponse au Tableau Officiel, section Documents.

1.5 CORPS ARBITRAL

- a. Les arbitres seront nommés conformément aux directives de World Sailing.
- b. Un "Comité Technique" sera chargé des contrôles et du respect des diverses obligations techniques stipulées par les règles de la Class40 et de World Sailing.
- c. Un "Jury International" sera constitué conformément à l'annexe N des Règles de course à la voile et à la règle 70.5 des RCV. Toutes les décisions prises par le Jury seront définitives.

1.6 MEDECIN DE COURSE

- a. Un médecin de course sera désigné comme stipulé à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile. Le médecin de course assurera le suivi médical pendant toute la durée de course pour le compte de L'AO.
- b. Il sera chargé d'établir des normes de sécurité en matière de santé et de soins médicaux et d'aider à répondre aux aléas médicaux pendant la course.

2. NOM ET OBJET

2.1 NOM

Le nom officiel de la course est "The Race Around". Il convient de noter que le nom officiel est susceptible d'être modifié en fonction de l'intégration d'un "Partenaire Titre ».

2.2 POSITIONNEMENT

The Race Around est une course au large proposant un parcours en plusieurs étapes, autour du monde, ouvert à tous les navigateurs titulaires d'une adhésion en Class40 en cours de validité.

Événement sportif diffusé à l'international, The Race Around a été créé pour offrir de la visibilité commerciale aux sociétés à travers le monde tout en relevant les défis de la protection de l'environnement, l'innovation technologique durable dans l'industrie marine et la promotion de la mixité.

The Race Around est un événement couru tous les quatre ans, ouvert aux monocoques Class40, présentant un certificat de jauge conforme aux règles soumises par l'Association Class40.

3. PARCOURS, TEMPS LIMITE ET NOMBRE DE PARTICIPANTS

3.1. PARCOURS

The Race Around est une course autour du monde d'ouest en est, dont le départ et l'arrivée se font en France. Les concurrents laisseront le cap de Bonne-Espérance, le cap Leeuwin et le cap Horn à Bâbord.

- a. Le départ sera donné dans la ville de XXX. (10 septembre 2023)
 - a. Le lieu d'escale choisi pour la France sera communiqué le 19 avril 2022.
- b. Première étape : XXX, France - Le Cap, Afrique du Sud.
- c. Deuxième étape : Le Cap, Afrique du Sud – Auckland, Nouvelle Zélande.
- d. Troisième étape : Auckland, Nouvelle Zélande - Amérique du Sud. Le choix de la ville sélectionnée en Amérique du Sud sera communiqué au plus tard le 31 mai 2022.
- e. Quatrième étape : Amérique du sud – XXX, France.
- f. L'AO se réserve le droit d'organiser une journée de course "promotionnelle" dans chaque ville hôte.
- g. Une escale ne sera pas inférieure à trois semaines dans chaque ville hôte respective pour le premier bateau. Une escale plus importante sera prévue en Océanie afin de procéder à un contrôle plus approfondi des bateaux par leur équipe avant la 3^e étape.
- h. Le programme sera détaillé dans l'annexe 2 une fois que le cours complet aura été révélé.

3.2 TEMPS LIMITE

Le temps limite pour chaque étape sera défini dans les instructions de course.

3.3 NOMBRE DE PARTICIPANTS

- a. Le nombre d'inscriptions est limité à 35 (trente-cinq) inscriptions au total dans les deux catégories (solitaire et double).
- b. Un minimum de 15 bateaux est nécessaire pour que le départ de The Race Around soit donné
- c. Un minimum de 10 bateaux est nécessaire pour constituer une catégorie (solitaire ou double)

4. RETOUR AU PORT APRES LE DEPART (NP)

Un skipper pourra revenir au port de départ, uniquement après autorisation préalable de la Direction de Course et du Président du Comité de Course, qui sera communiquée par tout moyen (VHF, mail, téléphone satellitaire)

Un skipper qui souhaite revenir au port de départ pour recevoir une assistance extérieure pourra si il le souhaite être remorqué.

Il pourra rejoindre le ponton de course ou recevoir une assistance physique à bord, dans un rayon de 3 milles nautiques de la ligne de départ de chaque étape respective.

Le skipper sera autorisé à répartir en course dans un délai maximum de 5 jours par rapport au départ de l'étape. Il devra prendre contact avec la Direction de Course pour valider un nouveau départ.

5.REGLES

5.1. THE RACE AROUND SERA REGI PAR :

- a. Les Règles de Course à la Voile (RCV) 2021-2024
- b. La partie B du Règlement International pour la Prévention des Abordages en Mer (RIPAM), le cas échéant.
- c. Les prescriptions et règlements tels que décrits par la FF Voile. Selon la règle 88.1 des RCV et pour confirmation, aucune autre prescription d'un organisme national autre que la FFV ne sera applicable
- d. Les Règlementations Spéciales Offshore (RSO) de WORLD SAILING pour les monocoques de catégorie 0
- e. Les règles de la Class40
 - i. La section 13.6 énumère toutes les voiles autorisées et leurs conditions d'utilisation
 - ii. La section 13.7 Ballast détaille une modification de la règle de classe 207
- f. L'Avis de Course (AC) et ses avenants
- g. Les Instructions de Course et leurs annexes et ses avenants
- h. Le Protocole Développement Durable de l'Organisation de Course à terre (disponible à partir de 31 mai 2022)
- i. Le Protocole Développement Durable des équipages en mer (disponible à partir de 31 mai 2022)
- j. RCV 47 (évacuation des détritux) : Les compétiteurs ne peuvent jeter intentionnellement leurs déchets en mer

- k. L'obligation de déclarer les collisions avec des mammifères marins en utilisant le protocole standard développé par le comité scientifique de la Commission Baleinière Internationale (CBI)
- l. La Charte des Concurrents
- m. Les Directives Relatives à la Communication et à la Publicité

5.2. LES REGLES DE COURSE A LA VOILE SONT MODIFIEES COMME SUIT :

- a. Les RCV Chapitre 2 (Quand les bateaux se rencontrent) : s'appliquent jusqu'à 20 milles d'une ligne de départ ou d'arrivée. Au-delà de 20 milles d'une ligne de départ ou d'arrivée ou après le coucher du soleil et avant son lever, la partie 2 du RIPAM s'applique.
- b. En cas de conflit entre l'Avis de Course et les Instructions de Course, les Instructions de Course prévaudront. Ceci modifie la RCV 63.7r
- c. RCV 41 (Aide extérieure) et RCV 45 (Mise au sec, amarrage et mouillage) : modifiées dans la section 10.
- d. RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifié dans la section 13
- e. RCV 48.1 (Limitations des équipements) : modifié dans la section 10
- f. RCV 51 (Lest mobile) : supprimé, se référer aux règles de la Class40
- g. RCV 52 (Energie manuelle) : supprimé, se référer aux règles de la Class40
- h. RCV 61 (Exigences pour réclamer) : modifié dans les Instructions de Course
- i. En cas de conflit entre les règles de classe et les Règlements Spéciaux Offshore, les RSO prévaudront.
- j. En cas d'incertitude sur la prévalence ou sur les règles qui s'appliquent, le Jury décidera de la règle applicable. L'AO pourra appliquer un changement de règles sur tous les points en-dehors de la course.

5.3. LES CONDITIONS DE LA CATEGORIE RSO ZERO SONT MODIFIEES COMME SUIT :

- a. 3.29.3a Deux téléphones satellites étanches sont obligatoires. L'un doit être actif en permanence, l'autre doit être rangé dans le container de survie.
- b. 3.29.07 Remplacer par une balise de localisation personnelle équipée d'AIS
- c. 3.29.9 Remplacé par une balise YB connectée de façon permanente, avec une antenne montée à l'extérieur et reliée au parc batteries du bateau. La balise YB doit rester sous tension et être actif pendant toute la durée de la course. Voir section 14.
- d. 3.29.10 Exemption

- e. 3.29.11 ne s'applique pas, se référer aux Règles de Classe
- f. 4.02.1 Modifié comme suit : une surface hautement visible de 1m² et une bâche fluorescente de 4m² avec œillets
- g. 4.07.1.d Modifié comme suit : un projecteur à haute intensité et à haute résistance alimenté ou rechargé par les batteries du bateau et pouvant être utilisé instantanément sur le pont et dans le cockpit.
- h. 4.13.2 Modifié : Un sondeur
- i. 4.20.1.b Modifié comme suit : deux radeaux de telle façon que dans le cas où un radeau venait à être perdu ou endommagé, une capacité suffisante subsiste pour toutes les personnes à bord.
- j. 4.22.1.c Ajouter Un SART (Search And Rescue Transpondeur), Radar ou AIS, autonome doit être stocké dans le container d'urgence
- k. 5.08 Modifié comme suit : une combinaison de plongée intégrale comprenant des gants, des palmes et une alimentation en air portable est obligatoire à bord par personne.
- l. 6.05.1: Chaque membre de l'équipage doit présenter un certificat de formation à la survie et aux premiers secours et à la Formation Médicale Hauturière valide ou de moins de cinq ans.

L'AO se réserve le droit de modifier cet Avis de Course si des modifications s'avèrent nécessaires pour la sécurité et/ou la compétitivité de la course.

5.4 LES ENGAGEMENTS DE L'AO ENVERS LES SKIPPERS

5.4.1 DONNEES METEOROLOGIQUES PRINCIPALES

Les informations de « sécurité » seront éditées chaque jour par le prestataire météo retenu par l'AO et seront transmises aux skippers par la Direction de Course. Elles seront éditées en français et en anglais, comme suit :

- Un bulletin météorologique de sécurité comprenant :
 - ✓ La situation générale et l'évolution
 - ✓ Les prévisions par zone à 24h (prévisions à partir de J+12h à J+36h), selon un descriptif des zones de navigation remis à chaque skipper avant le départ
 - ✓ la tendance de 24h à 48h (prévisions à partir de J+36h à J+60h), intégrant, le cas échéant, les phénomènes dangereux dans chaque zone (vents > 40 nds et vagues > 6 mètres)
- Si nécessaire, cartes, incluant :
 - ✓ Zones avec vents potentiellement supérieur à 35 nds
 - ✓ Zones avec rafales
 - ✓ Zones avec houle de plus de 5 mètres

Les bulletins météo seront transmis par la Direction de Course aux Skippers par mail et également déposés sur un compte FTP si possible avant 08h30 Z

Des cartes seront également disponibles sur le FTP dès qu'un bulletin météo spécial est indiqué dans le bulletin météo.

En cas de défaillance du téléphone satellite d'un bateau (à l'exception de l'iridium dans le conteneur de sécurité), le bulletin sera envoyé sur le YB3 intégré et installé en permanence après demande du skipper à la Direction de Course.

Afin de réduire la taille de ce fichier et de faciliter la transmission, l'information sera simplifiée et adaptée à la situation géographique du skipper et seul le bulletin concernant sa zone géographique lui sera envoyé.

5.4.2 DONNEES METEOROLOGIQUES COMPLEMENTAIRES (CECI MODIFIE LA RCV 41(C)). (NP-DP)

En complément des informations météo du prestataire retenu, les skippers seront autorisés à acquérir des données météorologiques dans les conditions suivantes :

- Si les données sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des skippers, sans qu'aucune exclusivité de puisse exister entre un fournisseur de données et un skipper ou un groupe de skipper.
- Si leur contenu est « brut », c'est-à-dire tel que publié par un organisme météorologique gouvernemental officiel, et non modifié, préparé ou expertisé pour un skipper ou un groupe de skippers

Les skippers pourront alors acquérir :

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

L'accès à ces informations numériques ou graphiques ne sera autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique gouvernemental officiel ou d'une société privée de météo : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Copernicus, DWD, KNMI, MeteoBlue, Predictwind, Great- Circle, GEM.

- Toutefois ces données pourront éventuellement être compressées pour accélérer l'accès.

A la demande de la Direction de Course, chaque Skipper devra fournir les sources météorologiques qu'il utilisera, ainsi que les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et d'exploiter ces informations. Il devra, de plus, faire la démonstration complète de l'utilisation de ces données.

La Direction de Course se réserve le droit d'interdire à un Skipper l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit du règlement de course du présent article.

5.4.3 CLASSEMENTS QUOTIDIENS PENDANT LA COURSE

Durant la course, la Direction de Course établira et publiera jusqu'à 6 classements par 24h. La fréquence et les horaires de publication seront définis en fonction des besoins des skippers. Ces informations seront indiquées dans les IC.

Elles seront transmises au même moment aux personnes suivantes :

- Skippers en mer ;
- Team Manager ;
- Référent communication du participant.

Leurs transmissions aux skippers seront à la charge de l'AO.

Un classement au temps réel sera établi pour la course après application des décisions du Jury.

5.4.4 GLACES ET ZONES D'EXCLUSION

- L'AO pourra imposer des zones d'exclusion relatives aux zones de glace, de séparation du trafic, de piraterie ou pour d'autres raisons définies par L'AO justifiées par l'intérêt de la sécurité des concurrents.
- L'AO, en collaboration avec les autorités compétentes, aura accès à la position des glaces dérivantes et mettra en place une procédure permettant d'assurer la sécurité des concurrents. Cette procédure pourra inclure, sans s'y limiter, une "Zone d'Exclusion des Glaces" ou des "Portes des Glaces". Les limites de ces zones d'exclusion pourront être soumises à modification et seront communiquées par le biais des Instructions de Course et des canaux officiels avant et pendant la course.
- L'AO, en collaboration avec les autorités compétentes, accédera à la position des itinéraires des mammifères marins et mettra en place une procédure propice pour assurer la sécurité des concurrents et des mammifères marins. Cela peut inclure, mais sans s'y limiter, une « zone d'exclusion des mammifères marins » ou des « portes pour les mammifères marins » ou une déviation de point de cheminement. Les limites de toute zone d'exclusion seront sujettes à changement et seront communiquées via les Instructions de Course et d'autres canaux officiels avant et pendant la course.
- Les coordonnées GPS des zones interdites telles que les systèmes de séparation du trafic seront précisés dans les instructions de course.
- L'obligation de signaler les zones de glace anormales (qui sont identifiées dans la zone de course) à la direction de course.

5.4.5 SUIVI DE COURSE

La Direction de Course assurera une veille de l'ensemble de la flotte 24/24h et 7J/7

5.4.6 CIRCONSTANCES EXCEPTIONNELLES

En cas de circonstances exceptionnelles, et dans des situations qui pourraient engager la sécurité des skippers (conditions météorologiques, conflit international...) la Direction de

Course pourra être amenée à formuler des directives spécifiques auxquelles les skippers devront se conformer.

Une demande de déroutage formulées par la Direction de Course sera appliquée selon les règles du RIPAM.

Dans le cas où un skipper demanderait assistance, ou si un bateau était en danger, la Direction de course pourra dérouter un skipper ou un groupe de skipper pour rejoindre au plus vite le skipper demandant assistance ou le bateau en danger.

Ces nouvelles directives seront émises pour faire face, dans les meilleures conditions, aux circonstances rencontrées. Elles pourront donc modifier un ou plusieurs articles de l'AC, des IC ou des autres règles applicables citées ci-dessus. Dans ce cas, elles feront l'objet d'un rapport circonstancié au Jury.

5.5. TEMPS LEGAL

L'heure légale sera l'heure locale de chaque ville étape de The Race Around. L'UTC sera requise lorsque les concurrents seront en mer ainsi que pour les heures de départ, d'arrivée et de fin d'étape.

5.6. LANGUE

La langue officielle de The Race Around est l'anglais. Une traduction française des documents officiels sera mise à disposition des concurrents. Les documents en anglais prévalent sur les documents français. Pour les règles de la Class40 et les règlements de la FF Voile, le texte français primera.

6. AIDE EXTERIEURE (NP-DP)

- a. Routage : Le routage est interdit conformément à la RCV 41 (Aide extérieure) et aux règles de classe. Une déclaration sous serment sera signée par tous les concurrents au départ et à l'arrivée de chaque étape.
- b. Conformément à la RCV 41 des RCV, toute aide extérieure est interdite pendant toute la durée de la course.
- c. Pendant la course, un bateau pourra suspendre sa course pour recevoir une assistance extérieure. Afin de suspendre la course, un bateau devra notifier son intention à la Direction de Course avant de se rendre dans un port, un mouillage ou un amarrage approuvé par la Direction de Course.
- d. La Direction de Course doit approuver le lieu d'arrêt du bateau. Avec l'accord de la Direction de Course, le bateau pourra utiliser son moteur ou être remorqué pour atteindre le port ou le mouillage convenu avec la Direction de Course.
- e. Toutes les réparations, remplacements d'équipement et modifications doivent être approuvés par la Direction de Course et le Directeur Technique. Les bateaux doivent démontrer leur état de navigabilité pour être autorisés à reprendre la course. La Direction de Course se réserve le droit de refuser le droit au bateau de reprendre la course si elle estime que les critères de sécurité ne sont plus respectés.

- f. Le bateau devra reprendre la course à partir de la position où sa course a été suspendue. La Direction de Course pourra autoriser un bateau à repartir d'une autre position pouvant entraîner ou non une pénalité de temps supplémentaire.
- g. En cas d'une suspension de la course, un minimum de 24 heures devra être respecté avant de pouvoir reprendre la course

7. MARQUAGE ET PUBLICITE (NP)

7.1 En application de la Réglementation 20 de World SAILING (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'OA.

- a. Logo de la course : Tous les bateaux inscrits doivent porter le logo de la course sur leur grand-voile dans un cercle d'1m50 de diamètre maximum. Le centre de ce cercle doit se situer à une hauteur correspondant au tiers du mât à partir du pont. Il est de la responsabilité du skipper de positionner correctement le marquage et de s'assurer qu'il est respecté jusqu'à la fin de la course.
- b. Pavillons de course : Chaque bateau inscrit à la course recevra à son arrivée à XXX deux pavillons de course qui devront être arborés dans ses haubans lorsqu'il sera au port pendant les escales ainsi qu'en mer aux départs et arrivées de chaque étape (à 30 miles du port d'escale).
- c. Flamme : Chaque bateau inscrit à la course recevra des pavillons de sponsors qui devront être déployés sur l'étau du bateau à quai, à l'approche de la zone de départ et en mer une fois la ligne d'arrivée franchie.
- d. Voile de quai : Un concurrent est autorisé à avoir une voile de quai ou arborant les logos de ses partenaires, hissée à l'arrière du mât. Cette voile doit comporter le(s) nom(s) du concurrent et le numéro de coque et ne doit pas être plus haute que le 3ème ris.

7.2. Le marquage d'un bateau doit être conforme à la législation française interdisant certains types de publicité, notamment le tabac, les boissons alcoolisées, les armes à feu et les médicaments.

7.3 Toutes les marques et publicités sur le bateau en compétition doivent être conformes aux directives de marque et de publicité de L'AO telles que référencées dans l'annexe durabilité. Le plastique à usage unique, même sous forme d'emballage, est interdit.

7.4. L'AO se réserve le droit d'empêcher toute équipe d'arborer une marque pouvant offenser ou jeter le discrédit sur The Race Around et ses participants, responsables ou partenaires.

8. ADMISSION

8.1. ADMISSION

Le Race Around est un événement accessible sur invitation, ouverte aux monocoques Class40 ayant à la fois un certificat de jauge en cours de validité et ayant souscrit à l'adhésion de classe appropriée en 2023 et 2024.

L'AO se réserve le droit de refuser une inscription selon les termes de la RCV 76.

8.2. CATEGORIES

The Race Around pourra être courue en deux catégories : en solitaire et en double.

8.3. EQUIPAGE

La catégorie "Solitaire" en catégorie solitaire, l'équipage est composé d'une personne à bord

La catégorie "Double" en catégorie double, l'équipage est composé deux personnes à bord.

8.3.1 CHANGEMENT D'EQUIPAGE

Dans la catégorie équipage en Double, un changement de membre d'équipage remplissant les critères d'admissibilité est autorisé à chaque escale, sous couvert de l'approbation écrite préalable de L'AO. Dans la catégorie Solitaire, aucun changement n'est autorisé pendant la durée de la course sauf dérogation avec accord de l'AO et la DC pour raisons vraiment exceptionnelles.

8.4 AGE

L'âge minimum requis pour participer à la course est de 18 ans dans la catégorie double et 21 ans dans la catégorie solitaire. L'âge indiqué est celui atteint au jour du départ.

8.5 LES CONCURRENTS DOIVENT FOURNIR A L'AO LES ELEMENTS SUIVANTS AVANT LE 1^{ER} JUIN 2023 :

- a. Un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing

Les Skippers Français doivent présenter leur licence FFVoile mention « compétition » valide attestant la présentation préalable d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition ou leur licence Club FFVoile mention « adhésion » ou « pratique » accompagnée d'un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an.

Les Skippers étrangers ou de nationalité française vivant à l'étranger ne possédant pas de licence FFVoile doivent présenter au moment de leur inscription un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing, un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de trois millions d'Euros et un certificat médical de non-contre-indication à la pratique de la voile en compétition datant de moins d'un an (rédigé en français ou en anglais)

- b. Un certificat de Stage World Sailing (Formation survie et formation Premier Secours Mer) et un stage de Formation Médicale Hauturière (FMH) en cours de validité, effectués dans un centre approuvé World Sailing. Dans le cadre de l'épreuve, The Race Around facilitera l'organisation des stages mentionnés.
- c. Un justificatif d'assurance valide en responsabilité civile avec une couverture d'un montant minimal de 3 millions d'Euros. Voir les détails soumis en section 8.8

8.6. DOCUMENTS MEDICAUX

Chaque membre de l'équipage devra assurer :

- a. Que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course
- b. Etre transparent sur d'éventuelles contraintes médicales ou physiques préexistantes.

8.6.1 CHAQUE PARTICIPANT DOIT FOURNIR AU MEDECIN DE LA COURSE AVANT LE 1ER JUIN 2023

- a. Le formulaire médical fourni par L'AO, complété, daté et tamponné/signé par le médecin du concurrent et contresigné par le concurrent lui-même.
- b. Le compte-rendu d'une échographie cardiaque
- c. Le compte-rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de quatre ans lors de sa soumission

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraînera l'inéligibilité du concurrent à la course. Ces documents doivent être transmis directement au médecin de course afin de préserver le secret médical. Si le médecin de course le juge nécessaire, le médecin référent pourra demander des examens complémentaires afin d'évaluer la capacité du skipper à participer à l'épreuve.

L'accord médical du médecin de course est indispensable pour pouvoir participer à la course.

8.7. PASSEPORTS ET VISAS

Il en est de la responsabilité de chaque concurrent de s'assurer qu'il dispose des documents requis en matière de passeport et de visa pour son entrée dans les pays concernés par les étapes de l'épreuve. Ces documents doivent être valables pendant toute la durée de l'étape et au minimum un mois après chaque escale.

8.8. ASSURANCE

- a. Les propriétaires, armateurs ou skippers des bateaux sont personnellement responsables de tous les dommages matériels et accidents humains pouvant survenir soit à eux-mêmes, soit au(x) bateau(x), soit à un tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il est de leur responsabilité d'obtenir une couverture d'assurance adéquate et appropriée que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autres. Chaque concurrent est également tenu de fournir une attestation d'assurance et de toutes les éventuelles clauses d'exclusions et des indemnités à l'attention de toute tierce personne avec laquelle il

pourrait être impliqué de quelque manière que ce soit dans le cadre de The Race Around ou des événements directement associés à The Race Around.

- b. Il est à noter que le skipper ou la personne en charge est responsable, vis-à-vis de L'AO, de la souscription de toutes les assurances nécessaires (3 millions d'euros de responsabilité civile au minimum) et ce avant l'arrivée du bateau dans les bassins de course de The Race Around. A défaut, le manquement à cette obligation entraînera l'interdiction pour le concurrent d'accéder à toute zone spécifiquement gérée par The Race Around ou par une tierce partie associée à l'événement.
- c. L'absence d'assurance au tiers ne pourra en aucun cas engager la responsabilité de L'AO ou de ses partenaires.

8.9. JAUGE ET CONTROLE DE LA CLASSE (NP)

- a. Un certificat de jauge valide présenté par la classe doit être fourni à L'AO avant le départ de la première étape. Tous les concurrents doivent être membres de la classe.
- b. Des contrôles seront effectués au départ de la course ainsi qu'au départ et à l'arrivée de chaque étape. Les plombages seront effectués selon les règles de la Class40.
- c. L'AO se réserve le droit de contrôler et d'inspecter un bateau à tout moment de la course.
- d. L'AO se réserve le droit de vérifier la conformité environnementale d'un navire conformément à la charte de durabilité.

8.10. TEST DE REDRESSEMENT

Un Class40 en compétition doit prouver sa conformité avec la règle 3.04.3 de l'OSR Category 0. Les équipes devront effectuer un test réel, dans les conditions énoncées dans l'annexe 1 'Conditions du test à 180 degrés'.

Le but de ce test est de s'assurer des capacités d'auto-redressement ; de s'assurer que l'équipage a l'expérience de la gestion du bateau et de ses systèmes, avec une référence particulière au remplissage et/ou à la vidange du ballast en position inversée, d'évaluer l'utilisation de tout dispositif externe déployable manuellement et réutilisable conçu pour aider à la récupération d'un bateau, d'évaluer l'étanchéité du bateau et de s'assurer que les éléments sont correctement fixés.

Les concurrents doivent également démontrer leur capacité à sécuriser et à rendre vivable un bateau en position inversée si une telle situation se produit lorsque l'auto-redressement est impossible.

9. INSCRIPTION

- a. Il convient de noter qu'une inscription est considérée comme étant officielle suite au paiement des frais d'inscription à la course et de l'intégralité de la caution. Lorsqu'un concurrent souhaite s'inscrire à The Race Around, il doit d'abord prendre contact avec l'OA (sam@theracearound.com) afin de recevoir une copie du formulaire d'inscription et avoir accès au "tableau d'affichage officiel".

- b. Les inscriptions sont ouvertes depuis la publication du Pré-Avis de Course diffusé le 24 septembre 2021. Les inscriptions seront closes six mois avant la date de départ donnée par The Race Around.
- c. The Race Around ouvrira une répartition des inscriptions par catégorie comme décrite ci-dessous jusqu'au 31 mai 2022 :
 - i. 15 places en solitaire
 - ii. 15 places en double
 - iii. 5 places Wild Card à la discrétion des organisateurs de The Race Around
- d. Après le 31 mars 2022, les places restantes seront ouvertes sur une base chronologique des inscriptions qui permettra à chacune des catégories d'avoir un nombre supérieur de 15 projets participants mais non inférieur à 10 entrants comme stipulé dans 3.3c dans la limite de 35 projets toutes catégories confondues.
- e. Si le nombre d'inscriptions dépasse le nombre de places disponibles, une liste d'attente sera mise en place. La position sur la liste d'attente sera confirmée suite au paiement de la caution remboursable. Les frais d'inscription ne seront prélevés qu'à partir du moment où le concurrent passera de la liste d'attente à la liste d'inscription.

9.1. ACOMPTE

- a. Au moment de la demande d'inscription du concurrent, une caution de 15 000 € HT sera immédiatement versée pour garantir sa position sur la liste d'inscription. Les détails bancaires sont disponibles sur demande auprès de sam@theracearound.com. Les acomptes seront conservés dans un système de dépôt sécurisé et seront remboursés par versements sur le compte bancaire désigné par le concurrent selon le calendrier suivant :
 - i. 5 000 € seront remboursés à l'issue de la première étape
 - ii. 5 000 € seront remboursés à l'issue de la seconde étape
 - iii. 5 000 € seront remboursés après avoir participé et assisté aux obligations stipulées dans le calendrier officiel des événements.
- b. Si un concurrent se retire de la course avant son départ, les remboursements seront effectués selon le calendrier ci-dessous :

En cas de désistement après le 31 décembre 2021

- La somme de 2.500 € sera conservée par l'AO

En cas de désistement après le 30 juin 2022 :

- La somme de 7 500 € sera conservée par l'AO

En cas de retrait après le 31 décembre 2022 :

- La somme de 10 000 € sera conservée par l'AO

En cas de retrait après le 30 juin 2023

- La somme de 15.000 € sera retenue par l'AO

9.2. DROITS D'INSCRIPTION

- a. Les droits d'inscription sont fixés à 5 000 € HT puis passeront à 7 500 € HT à partir du 1er juillet 2022 et à 10 000 € HT à partir du 1er janvier 2023.
- b. Le paiement de l'inscription devra être régularisé une fois confirmation de l'AO du dépôt de la caution, de l'envoi de tous les documents complétés en bonne et due forme et la confirmation du projet dans la liste des s inscrits.
- c. Il est à noter que les frais d'inscription à la course sont non remboursables, y compris en cas d'abandon du participant ou de report de la course. Les frais d'inscription seront toutefois remboursés en cas d'annulation de la course.
- d. Après le paiement des frais d'inscription, un concurrent peut demander un remboursement total de ceux-ci en soumettant, avant le départ de la course, un document détaillant ses engagements durables avant et pendant The Race Around. L'équipe devra soumettre un rapport post-course prouvant qu'elle a respecté ces engagements. Le responsable RSE et le responsable du programme Futures de The Race Around et uniquement eux décideront de la remise sur les frais d'inscription. Ils se réservent le droit de rembourser jusqu'à la totalité des frais d'inscription à la fin de la course s'ils jugent l'engagement recevable.

10. OBLIGATIONS

10.1 QUALIFICATION POUR LE PARCOURS EN SOLITAIRE :

- a. Chaque concurrent inscrit doit effectuer une course de qualification d'au moins 1,500 milles nautiques à bord du bateau sur lequel il participe à The Race Around. Cette qualification sera déterminée avec l'accord de L'AO. Les courses de qualification incluent, mais ne sont pas limitées à toutes les courses du calendrier de la Class40
- b. Si un concurrent ne peut pas participer à une course de qualification, il peut proposer un passage de qualification hors course. L'itinéraire, la distance, la date et l'heure du départ doivent être approuvés par L'AO conjointement avec la Direction de Course. La Direction de Course se réserve le droit d'imposer un nombre minimum de milles dans certaines forces de vent, états de mer et sous différentes allures.
- c. Pendant le parcours de qualification, le bateau doit être équipé d'une balise de positionnement approuvée et fonctionnelle permettant au directeur de course et au directeur de l'événement de surveiller la progression du bateau 24 heures sur 24.
- d. En cas de modification importante du bateau après son parcours de qualification, le Directeur de Course peut demander au concurrent d'effectuer un nouveau parcours de qualification au demander des informations supplémentaires garantissant que le participant et le bateau sont aptes à participer à la course.
- e. La qualification doit être achevée avant le 31 mars 2023, sauf dérogation spéciale accordée par le directeur de course ou de l'événement.
- f. En complément, un skipper devra avoir terminé sa course de qualification au plus tard dans un temps équivalent au temps du vainqueur de la course augmenté de 30%.

10.2 QUALIFICATION POUR LE PARCOURS EN DOUBLE :

- a. L'un des deux membres de l'équipage au minimum doit avoir effectué une course de qualification au programme du calendrier de la Class40 – ou une course équivalente approuvée par l'AO/RM – d'un parcours de 1500 milles nautiques sans escale à bord du bateau inscrit. Ce parcours devra avoir été effectué dans la configuration des conditions imposées par The Race Around.
- b. Les Co-skipper doivent soit avoir accompli les qualifications visées au point 10.2a aux côtés du skipper, soit avoir parcouru au moins 2000 milles au cours des deux années précédentes dans des courses disputées en Classe Mini, Classe Figaro, ou Classe IMOCA.
- c. Un Co-skipper doit avoir parcouru un minimum de 750 milles en course avec le skipper et le bateau en compétition et démontrer une bonne connaissance des procédures de sécurité spécifiques au bateau et de l'emplacement des équipements de sécurité essentiels.
- d. En l'absence sa qualification, un équipage supplémentaire peut demander à l'autorité organisatrice une dispense de course. Chaque demande sera appuyée par des preuves d'expérience pertinente et sera examinée et approuvée par le directeur de course, le directeur technique, le directeur de l'événement et le directeur général.

10.3. DECISION FINALE

La décision de considérer un concurrent comme "qualifié" appartient à la discrétion de L'AO de The Race Around. L'AO se réserve également le droit de retirer l'inscription d'un concurrent à tout moment.

11. POSITIONNEMENT

Equipements fournis par l'AO pour le suivi des bateaux :

L'AO fournira à chaque bateau un ensemble de balises de positionnement et de sécurité :

- ✓ Une balise de positionnement indépendante de la batterie

Le Skipper devra restituer les balises de localisation à l'AO, avant le 1 juin 2024. Une pénalité de 500 euros sera retenue en cas de non-respect de ce délai.

Tous ces équipements seront installés à bord de chaque bateau lors de son arrivée à la ville de départ par l'AO.

12. UTILISATION DE L'EQUIPEMENT DU BATEAU

En plus de la (des) balise(s) de positionnement fournie(s) par l'AO, l'YB3I installé en permanence, prévu dans les règles de la Classe, permettra à l'AO ou à ses sous-traitants d'effectuer des contrôles de position réguliers si nécessaire. Elle devra être allumée en permanence, une semaine avant le départ.

12.2 BALISE DE POSITIONNEMENT PERSONNELLE POUR CHAQUE BATEAU :

Il appartiendra à chaque team manager d'informer la Direction de Course s'il a installé et activé une balise de positionnement sur son bateau pendant la course.

En cas de panne d'une des balises de positionnement installées par l'Organisateur, il sera demandé au Team Manager de fournir régulièrement les positions de son bateau à la Direction de Course ou de lui fournir le lien internet direct pour visualiser les positions.

12.3 EQUIPEMENT DE NAVIGATION ET DE SECURITE

En complément des équipements exigés par la Class40, l'AO impose que soient embarqués les équipements complémentaires suivants qui seront contrôlés par les contrôleurs d'équipement course au large.

- a. Un téléphone Iridium portable avec batteries de rechange
- b. Les numéros de téléphone suivants devront être enregistrés dans le téléphone Iridium de secours avant le départ :
 - i. **CROSS Gris Nez** +33.321.872.187
 - ii. **Ligne rouge du PC Course** : Ce numéro sera communiqué aux skippers durant leur présence à XXX, avant le départ de la course.
 - iii. Numéro du Team Manager du skipper
- c. Une VHF portable GMDSS avec une batterie longue durée de vie. Cette VHF sera localisée dans le grab bag.
- d. Une balise SART AIS ou RADAR au choix, dotée d'une ligne d'amarrage de minimum 3 m de long, résistance minimum à 1000 daN
- e. Les documents de navigation : cartes de navigation, livres des feux obligatoires à bord
 - a. Le parcours dans son ensemble, entre XXX et XXX sur des cartes papiers, format grands routiers (échelle comprise entre 1/5 000 000 and 1/10 000 000).
 - b. Les cartes papier ou impressions d'écran pour les atterrissages :
 - i. Cape Town
 - ii. Kerguelen
 - iii. Ile Heard
 - iv. Perth and Sud-Ouest Australie
 - v. Tasmanie, Bath and Sud Est Australie
 - vi. Nouvelle Zélande, ile du Sud et ses dangers
 - vii. Cap Horn
 - viii. Iles des Etats et Malouines
 - c. Les livres des feux des différentes zones de navigation du parcours

12.4. EQUIPEMENT SCIENTIFIQUE

L'AO se réserve le droit d'installer des équipements scientifiques à bord des bateaux concurrents afin de contribuer à la collecte de données relatives à la santé des océans. Les équipes devront utiliser l'équipement scientifique selon les instructions de l'OA. Dans un souci d'équité, l'équipement scientifique installé à bord sera similaire pour chaque bateau concurrent.

13. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS

Tous les bateaux seront contrôlés avant chaque départ de la course par le comité technique. Un planning sera établi et communiqué aux skippers et aux équipes managers, dès leur arrivée à XXX.

Un bateau non conforme ne pourra pas prendre le départ de la course.

13.1 PLOMBAGES

- a. Plombage du système de propulsion
 - i. Pour permettre le plombage du système de propulsion, un perçage de 4mm minimum est nécessaire pour le passage du scellé.
- b. Pour les bateaux dotés de systèmes réversibles propulsion/charge batterie, chaque participant proposera son mode de plombage au Comité Technique.
- c. La rupture du plombage du système de propulsion pourra entraîner la disqualification.
- d. Le descriptif de mise en place du scellé sera précisé dans les IC.
- e. Chaque skipper devra :
 - i. Demander au comité technique le plombage de son système de propulsion la veille du départ, OU
 - ii. Effectuer la mise en place du scellé (auto-plombage) en mer le jour du départ selon les modalités prévues dans les IC « plombages ».

13.2 LISTE DES DIFFERENTS PLOMBAGES

La liste des autres plombages sera précisée dans les IC

13.3 EAU

Conformément aux règles de classe

13.4: GAZOLE

Conformément aux règles de classe

13.5 : ENERGIE

Chaque bateau doit avoir la capacité de charger les batteries à partir d'une source d'énergie renouvelable telle qu'un hydro générateur ou des panneaux solaires, ou d'une éolienne.

13.6: VOILES

13.6.1 VOILES EMBARQUEES A BORD :

- a. Le nombre total de voiles embarquées à bord à chaque étape est limité à 10. Cela inclus :

- i. Le maximum de 8 voiles prévu par les règles de classe 103.1 y compris les voiles obligatoires suivantes : 1 GV, 1 Solent, 1 foc de gros temps, 1 tourmentin and 1 voile de cap Si la GV n'a pas son guidant réduite de plus de 70% au bas ris.
- ii. Un spinnaker plombé et qui pourra être utilisé après accord de la direction de course et qui entrainera une pénalité
- iii. Un petit foc de gros temps et une surface maximum de 22m² ; le matériau utilisé pour ce foc est libre.

13.6.2 VOILES DE SPARE :

- a. Trois voiles sur l'ensemble de la course pourront être changées sans pénalités sur les étapes à l'exception de la GV.
- b. En cas de perte totale ou de destruction de la GV constaté par le comité technique, une nouvelle GV pourra être embarquée et sujet à pénalité. Les différentes pénalités seront définies dans les IC.

13.6.3 LA LISTE DES VOILES :

La liste des voiles embarquées devra être soumise au comité technique au plus tard 36 h avant le départ de chaque étape

13.7 BALLAST :

- a. Un ballast fixe supplémentaire peut être installé dans n'importe quelle position à l'avant du mât. Le seul but de ce ballast supplémentaire est d'aider un bateau à se redresser automatiquement à partir d'une position inversée. Le réservoir supplémentaire doit être scellé avant tout départ de course et ne peut être utilisé qu'en cas de chavirage.
- b. Chaque Class40 concurrent doit mettre en œuvre et faire la démonstration d'un système capable de vider ou de remplir tout réservoir de ballast indépendamment les uns des autres et à partir d'une position inversée.

14. INSTRUCTIONS DE COURSE :

Les Instructions de Course seront disponibles au plus tard le 1^{er} septembre 2023.

15. CLASSEMENT :

Deux catégories (solitaire et double)

15.1. POINTS DE COURSE :

- a. L'appendice A des RCV est modifié de manière à ce que les points soient comptabilisés comme défini dans cette section via un système de pointage " High Point ".
- b. Les résultats de chaque étape seront basés sur le nombre de participants dans chaque catégorie ("N") ayant satisfait à toutes les exigences énoncées dans cet Avis de Course

préliminaire au début de la première étape. La première place de chaque étape sera récompensée par des points égaux à N et les points suivants seront définis comme suit :

- i. Deuxième place : N moins 1
 - ii. Troisième place : N moins 2
 - iii. Quatrième place : N moins 3
 - iv. Chaque place suivante : Soustraire 1 point
- c. Le score par série de chaque bateau correspondra à la somme des points obtenus pour la totalité des étapes offshore.
 - d. En cas d'égalité entre deux ou plusieurs bateaux, l'égalité sera départagée en attribuant la position au concurrent ayant le plus faible temps cumulé sur l'ensemble de la course. Ceci modifie la règle La RVC A8.1.
 - e. Si un concurrent termine en dehors du temps imparti spécifiquement pour chaque étape, il sera noté comme N moins le nombre de bateaux concurrents +2. C'est-à-dire -2

16. PRIX :

La classe Solitaire concourra pour le trophée The Race Around. Le trophée sera décerné au concurrent ayant obtenu le plus grand nombre de points à l'issue de toutes les étapes, le deuxième étant le suivant et ainsi de suite...

La classe en double concourra pour la coupe The Race Around. La coupe sera décernée au duo concurrent ayant obtenu le plus grand nombre de points à l'issue de toutes les étapes, la deuxième place étant la suivante et ainsi de suite...

Des prix complémentaires pourront être décernés pour :

- a. La communication diffusée par les skippers et des membres de l'équipage ainsi que le contenu média produit pour chaque étape et pour l'ensemble de la course.
- b. Le bateau qui, à la fin de la course, remporte le plus grand nombre de points relatif aux "In-Port Race" recevra le prix de la série In-Port Race.
- c. Le bateau qui, à l'arrivée de chaque étape, aura parcouru la plus grande distance orthodromique en 24 heures.
- d. Le bateau qui, à la fin de la course, aura parcouru la plus longue distance orthodromique en 24 heures pendant toute la durée de la course.
- e. L'équipe ou le membre de l'équipage qui aura mis en œuvre toute son énergie pour participer à la compétition de manière la plus durable possible.
- f. D'autres récompenses pourront être attribuées à la discrétion de l'AO.

Des récompenses financières seront attribuées aux concurrents. Le montant total et la répartition de ces récompenses seront confirmés dans une annexe à l'Avis de Course, mais la cagnotte collective ne pourra pas être inférieure à 50 000 €.

17. RESPONSABILITES :

Les concurrents participent à The Race Around à leurs risques et péril ayant pris connaissance de la RCV fondamentale 3 "Décision de courir". Les organisateurs de la course, y compris 5 Oceans Sports Marketing, Manuka Sports Event Management, Class40, FFVoile, le comité de course, les sponsors, les bénévoles ou toute autre organisation affiliée ou officielle, ne seront pas tenus responsables des dommages causés à un bateau ou à d'autres biens ni aux blessures subies par un concurrent, y compris son décès, dans le cadre de sa participation à cet événement.

Avant, pendant et après l'événement, les Organisateurs ne pourront être tenus responsables par le concurrent des activités sur l'eau et à terre liées à sa participation et conformément aux lois en vigueur.

Bien que L'AO fournisse aux concurrents des informations, telles que les prévisions météorologiques avant le départ, il appartient aux concurrents d'analyser ces informations et de prendre leur propre décision, sans que L'AO ne puisse en être tenue responsable. Il incombe au(x) concurrent(s) d'assurer leur sécurité à bord de leurs navires en mer et de veiller à adopter à terre un comportement responsable.

La responsabilité de L'AO et de ses partenaires se limite à assurer le déroulement opérationnel d'un tour du monde en plusieurs étapes, d'ouest en est. Toute autre responsabilité que L'AO pourrait accepter devra être contractuelle et explicite. En outre, les contrôles techniques effectués par les arbitres ont pour seul objectif de s'assurer qu'un concurrent et son bateau respectent les règles énoncées dans cet avis de course.

Il est rappelé aux participants la règle 1.1 des RCV : Tout navire a l'obligation de porter secours à tout autre navire ou personne en détresse, dans la mesure du possible, conformément à la RCV Fondamentale 1.1 et au Droit Maritime International.

Si une demande d'assistance est requise, le concurrent doit informer la Direction de course de la situation qui transmettra ensuite selon la situation au Président du Jury. Celui-ci étudiera dans un deuxième temps les conséquences de cette assistance et des éventuelles pénalités et/ou réparations pour des tiers à appliquer.

.

Les concurrents ont l'obligation d'être présents aux événements officiels de la course. Un calendrier des événements officiels sera annexé à l'avis de course six mois avant le départ. Les événements incluent, de manière non exhaustive :

- Les briefings officiels
- Les briefings de sécurité
- Les événements officiels d'hospitalité
- Les conférences de presse
- Les visites d'écoles ou les "Kids Days"
- Les cérémonies officielles de remise des prix

18. UTILISATION DES DROITS :

- a. Le propriétaire, chef de bord ou sponsor, du seul fait de leur participation, acceptent que L'AO et ses partenaires commerciaux utilisent, pour une durée illimitée et à des fins promotionnelles ou commerciales, tout texte, photo ou séquence vidéo illustrant leur participation à The Race Around. L'utilisation s'étend, sans s'y limiter, à la presse, à la télévision et à la diffusion sur Internet.
- b. L'AO accepte qu'en vertu de leur participation, le skipper ou le sponsor de l'équipe puisse utiliser, pour une période illimitée et à des fins promotionnelles, tout texte, photo ou séquence vidéo illustrant leur participation à The Race Around. Cette utilisation comprend, sans s'y limiter, la diffusion dans la presse, à la télévision et sur Internet.
- c. Le nom "The Race Around", les droits sur la marque et le logo sont la propriété exclusive du partenariat entre 5 Oceans Sports Marketing Limited et Manuka Sports Event Management LLC. En cas d'inscription provisoire à la course The Race Around, les concurrents pourront utiliser la désignation " concurrent provisoire de The Race Around " et auront accès à la création de logos composites. Des informations complémentaires seront diffusées ultérieurement pour spécifier les réglementations relatives à l'image de marque et à la communication de The Race Around.

19. CONTACT :

Sam Holliday, Directeur Général,
+44 7398 183 957
sam@theracearound.com

Hugh Piggin, Directeur de l'événement
+1 (401) 662-9261
Hugh@theracearound.com

Jacques Caraes / Claire Renou Race Management,
DC@theracearound.com

Emmanuel Versace, Représentant Français
+33 6 33 03 99 14
Emmanuel@theracearound.com

ANNEXE 1: PROCESSUS POUR EFFECTUER UN TEST À 180 DEGRÉS:

Tous les bateaux en compétition doivent être conformes à la Réglementation Spéciale Offshore 3.04.03. Les équipes doivent démontrer leur conformité en effectuant un test à 180 degrés en présence d'un mesureur officiel de la Class40 et d'un représentant de l'AO.

Le test peut être effectué sans le mât et l'utilisation d'une grue d'assistance est autorisée pour retourner le bateau. La grue doit être déconnectée du bateau une fois que le bateau est en position retournée.

L'équipement lourd installé en permanence doit être à bord et entreposé de manière appropriée pour le test. Cela inclut, mais sans s'y limiter: les batteries, les réservoirs de carburant, les réservoirs d'eau, les ancres et la chaîne.

Tous les fluides doivent être évacués des cuves avant le test afin de garantir l'absence d'impact environnemental de tout liquide nocif en cas de déversement.

Des bouts peuvent être fixés à la proue et à la poupe afin de contrôler la position du bateau pendant le test.

Une fois retourné, le navire (l'd write le bateau) doit être redressé dans un délai de 45 minutes. Une fois retourné, il faut également démontrer que l'intérieur du bateau peut être rendu étanche. Il faut également démontrer que l'eau peut être expulsée de la cabine lorsque le bateau est retourné.

Le test doit être complété visuellement par le positionnement d'une caméra vidéo fixe à l'intérieur du bateau. La vidéo brute non modifiée doit être fournie au mesureur Class40 et au représentant de l'autorité organisatrice au plus tard 24 heures après la fin du test.

Le navire doit être redressé sans assistance extérieure et avec seulement l'équipement présent à bord. Aux fins de ce test, tout dispositif conçu pour faciliter le redressement d'un navire est autorisé à condition qu'il puisse être installé de façon permanente, actionné manuellement à partir de l'intérieur de la coque renversée, qu'il soit rechargeable et réutilisable.

Bien que l'objectif principal de ce test soit de s'assurer qu'un bateau est capable de se redresser de lui-même à partir d'une position retournée, le test sert également d'outil pour s'assurer que les concurrents s'impliquent activement dans la sécurité de leur bateau et d'eux-mêmes et qu'ils connaissent tous les systèmes à bord conçus pour faciliter le redressement d'un navire retourné.

En outre, et avant qu'une équipe n'accomplisse un test à 180 degrés, les fiches techniques suivantes doivent être fournies à la fois au mesureur officiel de la Class40 et au directeur technique de l'autorité organisatrice:

- Courbe de stabilité complète, y compris le rapport entre les courbes positives et négatives
- Angle de stabilité évanescent (AVS) / Limite de stabilité positive (LPS)
- Indice de stabilité (STIX)
- Calcul de l'énergie externe nécessaire pour redresser le navire.

Il est conseillé aux équipes de porter des vêtements appropriés tels qu'un casque rigide afin d'éviter toute blessure pendant la procédure de redressement.