



INSTRUCTIONS DE COURSE

Publiées le 1^{er} juillet 2025

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.

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

Coordonnées géographiques : les coordonnées géographiques sont indiquées selon le système géodésique WGS 84 et leur positionnement ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61).

Préambule

Les manifestations sportives sont avant tout un espace d'échanges et de partage accessible à toutes et à tous. A ce titre, il est demandé aux concurrents, aux concurrentes, aux accompagnateurs et aux accompagnatrices de se comporter en toutes circonstances, à terre comme sur l'eau, de façon courtoise et respectueuse indépendamment de l'origine, du genre ou de l'orientation sexuelle des autres participants, participantes, accompagnateurs ou accompagnatrices. Un concurrent, une concurrente, un accompagnateur ou une accompagnatrice qui ne respecterait pas ces principes pourra être pénalisé selon la RCV 2 ou 69.

1. REGLES

La régata sera régie par :

1.1 Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile en usage (RCV)

1.2 Les Règlements de la Fédération Française de Voile.

1.3 Les prescriptions de la FF Voile traduites pour les concurrents étrangers.

1.4 La Réglementation Spéciale Offshore (RSO) de WORLD SAILING, catégorie 1 monocoques.

1.5 Les règles de classe de la CLASS40.

1.6 Les RCV suivantes sont modifiées :

- Les RCV du chapitre 2 : Les RCV du chapitre 2 s'appliquent, pour chaque étape, jusqu'à 30 milles après la ligne de départ et 30 milles avant la ligne d'arrivée pour chaque partie du parcours couverte de jour. Elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM) pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours.

- RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, Amarrage, mouillage) : modifiées par l'AC 16

- RCV 48.1 (Limitation sur l'équipement et l'équipage) : modifiée comme suit : « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite de la direction de course et en conformité avec les Règles de Classe ».

- RCV 51 (Lest mobile) : supprimer les 2 premières phrases et remplacer par : « Tout déplacement de poids dans le but de modifier le réglage ou la stabilité est autorisé dans les limites suivantes : à l'intérieur du bateau, à l'exception des batteries, tous les autres éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence, sauf lorsqu'ils sont déplacés. La nourriture, les bidons d'eau, le matériel de sécurité (sauf les radeaux de survie et/ou le matériel plombé en position), l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des boîtes et déplacés si ces boîtes sont

solidement amarrées au bateau. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».

- RCV 52 (Energie manuelle) : modifiée comme suit : les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique et pour manœuvrer le système de ballast.

- RCV 47 (Evacuation des détritux) : Ajouter une seconde phrase : « Cependant, mettre à l'eau de petites quantités de ce qui est généralement accepté comme des matières biodégradables ou autres déchets alimentaires est permis ».

- Les RCV suivantes seront modifiées dans les IC : RCV 44.1 (Effectuer une pénalité); RCV 60 (Exigences pour réclamer) ; RCV 61 (Réparation) ; RCV 63 (Instructions), RCV 63.5 (Décisions) et RCV 63.7 (Réouverture d'une instruction).

1.7 L'inscription Globe 40 entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions de l'avis de course.

L'AO se réserve le droit d'amender l'avis de course si des précisions ou modifications s'avéraient souhaitables pour la sécurité et/ou la sportivité de la course.

1.8 En cas de conflit entre les Règles ou en cas d'incertitude sur la prévalence ou sur les Règles qui s'appliquent, le Jury décidera de la règle applicable.

1.9 Heure légale : les Horaires seront exprimés

Tous les horaires donnés dans les présentes IC, dans les avenants éventuels et sur les tableaux d'affichage sont

- A terre, définies dans les « Leg# Instructions de Course Particulières » (Leg#ICP) en heure légale du pays concerné

- En mer du départ à l'arrivée en TU

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

1.11 L'annexe Waypoint, définie en Annexe 4 des IC

2 CENTRE DE COURSE

2.1 L'emplacement des bureaux de l'Organisation Générale de l'Epreuve, de la direction de course, du comité de course, du comité technique, du jury international et de la presse sont précisés dans les (Leg#ICP)

2.3 Le tableau officiel d'information sera disponible uniquement en ligne à l'adresse suivante:

<https://www.globe40.com/espace-coureurs/>



2.4 Téléphones réservés aux concurrents et à la sécurité

Numéro d'urgence Direction Course : sera communiqué par note

2ème numéro de sécurité : Miranda Merron : +44 7714 300440

3ème numéro de sécurité : Pierre Hays : +33 6 98 31 48 78

Les concurrents qui souhaitent envoyer un message confidentiel à l'attention de l'Organisation Sportive (Direction de course, comité de course, comité technique, jury international) doivent l'envoyer à race@sirius-events.com

3. MODIFICATIONS AUX INSTRUCTIONS DE COURSE

3.1 Modifications avant le départ

Les avenants modifiant les IC seront publiés au tableau officiel au plus tard à 08h00 le jour du départ

3.2.1 Si un événement important (climatique ou autre) survient durant la course ou si une information ayant une incidence sur la sécurité des concurrents était donnée par un concurrent, un navire, un avion, des radars, des satellites ou toute autre source, le parcours pourrait être modifié.

3.2.2 Pour signaler la modification du parcours, la direction de course enverra à tous les concurrents un message écrit sur l'email du bateau et doublé, si possible, par message texte et/ou des instructions orales. Le message indiquera le nouveau parcours à effectuer en ajoutant ou supprimant des marques de parcours

Ce parcours sera à effectuer à partir de la marque de parcours, waypoint ou alignement où le changement de parcours aura été signalé. Ceci modifie la RCV 33.

3.2.3 Les concurrents doivent accuser réception de cette information. Il est de la responsabilité des concurrents de s'assurer des éventuelles modifications de parcours.

4. SIGNAUX FAITS A TERRE

Pas de signaux visuels à terre. Ceci change « Signaux de course »

Les bateaux seront informés par le tableau d'affichage officiel décrit en IC 2.3

5. PROGRAMME DES COURSES (NP)

5.1 Le programme sera précisé dans les Leg#ICP

6. PAVILLONS DE CLASSE

Le pavillon de classe sera décrit dans les Leg#ICP

7. LES PARCOURS

7.1 Le parcours est un Tour du monde d'Ouest en Est décrit dans l'AC

7.2 Pour chaque étape, le parcours sera décrit dans les Leg#ICP

7.3 Le comité de course enverra le pavillon D si le parcours comprend une marque de dégagement. Il enverra le pavillon vert pour indiquer qu'elle est à contourner en la laissant à tribord. L'absence de pavillon vert signifie qu'elle est à contourner en la laissant à bâbord (ceci modifie Signaux de course).

7.4 Pointage officiel à une marque/porte

Le comité de course peut interrompre une course selon l'une des causes prévues par la RCV 32.1 et la valider en prenant pour ordre d'arrivée le dernier pointage YB à tout moment.

Le comité de course informera les bateaux aussitôt que possible via la direction de course.

Tout événement susceptible de donner lieu à réclamation survenant après le dernier pointage officiel ne pourra être pris en compte, et aucun bateau ne pourra être pénalisé, sauf en conséquence d'une action selon une règle fondamentale ou selon la RCV 69.

8. MARQUES

Les marques de départ, de dégagement et d'arrivée sont décrites dans les Leg#ICP

9. ZONES INTERDITES

Il est interdit de naviguer dans les zones interdites à la navigation désignées par les documents nautiques officiels, les Dispositifs de Séparation du Trafic (DST), les zones de baignade protégée, les zones de protection autour des bateaux de plongeurs et toutes les zones interdites à la navigation décrites dans les Leg#ICP.

Il est de la responsabilité des skippers de connaître les zones interdites ou réglementées.

Les zones interdites sont considérées comme des obstacles. RCV [Définitions Obstacle (c)]

10. LE DEPART

10.1 Déclarations (DP)

La liste des voiles embarquées pour la course devra être adressée au comité technique au plus tard 48 heures avant chaque départ.

Tous les bateaux devront avoir remis au PC Course au plus tard à 18h00 le jour précédent chaque départ :

- La fiche contact d'urgence disponible au PC Course
- La déclaration de non routage (Annexe 1)

10.2 La zone de départ sera définie dans les Leg#ICP

10.3 La ligne de départ sera définie dans les Leg#ICP

10.4 Le départ sera donné selon la RCV 26 avec un signal d'avertissement 10 minutes avant le départ.

10.5 Pénalités de départ

10.5.1 La règle DR21-01 ALTERNATIVE STARTING PENALTY de World Sailing s'appliquera :

Selon la DR21-01, la définition de prendre le départ est modifiée comme suit :

Prendre le départ : Un bateau prend le départ quand sa coque a été entièrement du côté pré-départ de la ligne de départ, et après avoir respecté la RCV 30.1 si elle s'applique, toute partie de sa coque coupe la ligne de départ du côté de départ à la course :

- (a) au signal de départ ou après celui-ci, ou
- (b) pendant la minute précédant son signal de départ.

10.5.2 *Quand un bateau prend le départ conformément au point (b) de la définition Prendre le départ, il ne peut pas revenir du côté pré-départ de la ligne pour se conformer au point (a) de la définition Prendre le départ, et recevra, sans instruction, une pénalité de 1 heure. (Ceci modifie les RCV A4, A5 et A11) selon les dispositions énoncées à l'IC 14.5*

10.5.3 Un bateau du comité de course annoncera si possible les numéros ou les noms des bateaux ayant enfreint la règle 10.5.2 aussitôt que possible après le signal de départ sur le canal VHF 72 de la course. L'absence d'émission ou de réception VHF ne peut donner lieu à demande de réparation (ceci modifie la RCV 61.1(a)).

10.5.4 Un bateau qui ne prend pas le départ au plus tard 60 minutes après son signal de départ sera considéré comme un bateau en retard conformément à l'IC 10.6.

10.6. Bateau en retard :

a) un bateau qui ne serait pas en mesure de prendre le départ dans le délai de l'IC 10.5.4 pourra être autorisé à prendre le départ après décision du comité de course et de la direction de course, au minimum deux heures et dans un délai de 48 heures au maximum après le signal de départ de la course.

b) La nouvelle ligne de départ est décrite en annexe Leg#ICP (ceci modifie la RCV 28.1).

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

d) Un bateau en retard qui ne prend pas le départ après le délai de l'IC 10.6.(a) sera classé DNS sans instruction (ceci modifie les RCV A5.1 et A5.2).

e) Pour tous les bateaux, le temps de course sera calculé depuis le signal de départ de la course.

11. L'ARRIVEE

11.1 La ligne d'arrivée sera virtuelle, calculée par YB, et si possible matérialisée entre un mât arborant un pavillon bleu sur un bateau du comité de course à tribord et le côté parcours de la marque d'arrivée à bâbord

Les coordonnées géographiques de la ligne d'arrivée seront précisées dans les Leg#ICP

11.2 Si le comité de course est absent quand un bateau finit, le bateau doit déclarer au comité de course son heure d'arrivée et sa position par rapport aux bateaux à proximité, à la première occasion raisonnable.

11.3 Si possible, de nuit, ou en cas de visibilité réduite, le bateau comité arborera un gyrophare et la bouée sera équipée d'un flashlight.

11.6 Temps limite

Les bateaux ne finissant pas avant le signal de départ de l'étape suivante seront classés DNF (ceci modifie les RCV 35, A4 et A5).

12 SECURITE-COMMUNICATION

- 12.1 Le canal de la course est précisé dans les Leg#ICP
- 12.2 Téléphone par satellite (DP/NP)
- 12.2.1 Pour des raisons de sécurité, pendant toute la durée de la course, les bateaux doivent garder leur téléphone satellite en veille en s'assurant que la sonnerie est audible ainsi que la radio VHF en veille 16.
- 12.2.2 Les vacances téléphoniques/ média seront organisées comme indiqué dans les Leg#ICP
- 12.3 Balises de positionnement (DP/NP)
Les bateaux devront donner accès à leur tracker installé de manière permanente comme indiqué dans l'AC Annexe 3
L'AO fournira un tracker de secours à chaque bateau, permettant le suivi.
Un chèque de caution de **800 Euros** à l'ordre de SIRIUS EVENEMENTS est demandé à chaque équipage, ce chèque ne sera pas encaissé, il sera restitué au retour de la balise qui sera remise au centre de course à Lorient après avoir fini, ou aussitôt que possible après avoir abandonné en renvoyant la balise à ses frais à l'adresse suivante :
YB Tracking Ltd. - Unit 8, Fulcrum 2,
Whiteley, Fareham-PO15 7FN - United Kingdom
- 12.4 AIS (DP)
Les concurrents devront mettre leur AIS en marche (émission et réception) à partir de 08h00 le jour du départ jusqu'à l'amarrage au port de destination.
- 12.5 Abandon (DP/NP)
- 12.5.1 Tout concurrent qui abandonne doit tout mettre en œuvre pour prévenir la direction de course aussitôt que possible puis envoyer un message écrit pour confirmer son abandon de la course à la direction de course.
- 12.5.2 Tout concurrent qui déclenche sa balise Cospas-Sarsat doit la désactiver dès que l'équipage est sain et sauf.
- 12.6 Les concurrents devront porter en permanence leur EFI et s'attacher à la ligne de vie dès qu'ils sortent du cockpit. (NP)

13 AIDE EXTERIEURE / ROUTAGE INTERDIT (DP)

Les concurrents ne sont autorisés à acquérir que les données météorologiques suivantes :

- Images provenant de satellites d'observation.
- Cartes d'observation et de prévision.
- Fichiers numériques de données.

L'accès à ces informations numériques ou graphiques n'est autorisé que :

- si elles sont accessibles, à titre gratuit ou payant, à l'ensemble des concurrents, sans qu'aucune exclusivité ne puisse exister entre un fournisseur de données et un concurrent ou un groupe de concurrents.
- si leur contenu est « brut », c'est-à-dire tel que publié par les organismes météorologiques, et non modifié, préparé ou expertisé pour un concurrent ou un groupe de concurrents.

L'accès à ces informations numériques et graphiques n'est autorisé que si elles proviennent, directement ou indirectement, d'un organisme météorologique officiel : Météo France, Met Office, ECMWF, NOAA, NCEP, Wetterweld.de, Météo Consult. Toutefois, ces données peuvent éventuellement être reformatées pour en faciliter ou en accélérer l'accès, sans que ce reformatage ne modifie l'information météorologique contenue. A la demande de la direction de course, chaque concurrent devra être en mesure de fournir les codes d'accès et les logiciels permettant de lire et exploiter ces informations. La direction de course se réserve le droit d'interdire à un concurrent l'accès à des données qu'elle jugerait contrevenir à la lettre ou à l'esprit du règlement de course.

14 SYSTEME DE PENALITE ET DE REPARATIONS

14.1 Pénalité au moment de l'incident

- 14.1.1 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 sera considérée comme une infraction au chapitre 2 des RCV (ceci modifie RCV 44).
- 14.1.2 la RCV 44.1 est modifiée de sorte que la pénalité de deux tours est remplacée par une pénalité d'un tour. Après avoir effectué une pénalité selon RCV 44.2, le bateau devra en informer la Direction de Course dans le même temps limite que pour les réclamations (voir IC 15.3).

14.1.3 Un bateau qui a causé une blessure ou un dommage sérieux ou obtenu un avantage significatif dans la course à cause de son infraction pourra demander au Jury de recevoir une pénalité en temps à la place de son obligation d'abandonner la course (ceci modifie RCV 44.1(b)). Cette demande doit être faite aussitôt que possible avant la fin du temps limite de réclamation, précisé à l'IC 15.3.

14.2 Pénalité ou réparation décidée par le Jury après instruction

14.2.1 La pénalité pour une infraction à une règle sera une pénalité discrétionnaire en temps, sauf si le bateau est disqualifié et sauf si des pénalités financières sont applicables. Lorsque les bateaux sont en course, la pénalité devra, sauf exception, être effectuée conformément à l'IC 14.5 ci-dessous. Les pénalités discrétionnaires seront décidées par le Jury conformément au « Guide des Pénalités Globe40 » (IC Annexe 7).

14.2.2 Pouvoir discrétionnaire du Jury :

(a) Pour des infractions jugées mineures, le Jury pourra réduire la pénalité jusqu'à ne pas attribuer de pénalité.

(b) Pour des infractions jugées graves, répétées ou délibérées, le Jury pourra aggraver la pénalité qui pourra aller jusqu'à la disqualification.

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

14.3 Pour une infraction à une règle non sportive, les pénalités seront des pénalités financières à régler à l'Autorité Organisatrice. De telles pénalités seront imposées par l'Autorité Organisatrice. Si une nouvelle infraction est constatée à la suite d'une pénalité financière, le jury pourra ouvrir une instruction et pénaliser le bateau selon IC 14.2.1.

14.4 Rupture accidentel de plomb

Dans le cas où le Comité Technique constate lors d'une inspection ou si un concurrent en course déclare lui-même qu'un plomb a été endommagé ou rompu et qu'à son avis la rupture est accidentelle, le Jury par l'intermédiaire du Comité Technique pourra proposer au concurrent d'accepter une pénalité standard sans instruction (cela change la RCV 60.5(b)(3)).

Pour une rupture de scellé moteur, la pénalité sera précisée dans les Leg#ICP

Pour une rupture d'un autre plomb, la pénalité sera précisée dans les Leg#ICP

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

14.5 Manière d'effectuer une pénalité en temps en course

Dès que possible après sa décision, le Jury communiquera la pénalité au bateau concerné par l'intermédiaire de la Direction de course. Cette dernière lui indiquera alors une zone ou un délai dans lesquels il devra effectuer sa pénalité.

Lorsqu'il s'apprête à effectuer sa pénalité, le bateau devra contacter la Direction de course qui validera la proposition d'un waypoint procédera au chronométrage de la pénalité. La DC indiquera un segment perpendiculaire à la route, d'une longueur de 5NM centrée sur le waypoint.

Au terme de la pénalité, si celle-ci a été effectuée et confirmée par la direction de course, le bateau devra retraverser le segment donné avant de continuer sa course.

15 RECLAMATION, DEMANDE DE REPARATION ET DE REOUVERTURE

Préambule : Pour tout incident se produisant sur l'eau, les RCV du Chapitre 5 sont modifiées comme suit. Pour les réclamations déposées à terre, les procédures relatives à l'instruction prévues aux RCV 60.2(b), 60.3 et 63 s'appliqueront.

15.1 Informer le réclamé :

15.1.1 Un bateau en course qui a l'intention de réclamer devra informer l'autre bateau à la première occasion raisonnable par VHF sur le canal de course ou par email. Un pavillon rouge n'est pas nécessaire (ceci modifie la RCV 60.2(a)(1)). Le réclamant devra informer le Jury en même temps par l'intermédiaire de la Direction de Course.

- 15.1.2** Les avis des réclamations du Comité de course, du Comité Technique et du Jury seront publiés au tableau officiel et transmis à tous les bateaux pour les informer conformément à la RCV 60.2(d).
La transmission se fera par VHF sur le canal de course ou par email (ceci modifie la RCV 60.2(d)).
- 15.1.3** Un bateau à terre qui a l'intention de réclamer contre un autre bateau encore en course devra l'informer conformément à 15.1.1 ci-dessus.
- 15.1.4** Un bateau qui demande réparation devra faire cette demande auprès du Jury, par l'intermédiaire de la Direction de course, ceci selon la procédure décrite en 15.1.1 ci-dessus.

15.2 Contenu d'une réclamation

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

15.3 Temps limites

15.3.1 Pour réclamer

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

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

15.3.2 Pour demander réparation

Le temps limite pour une demande de réparation pour un bateau en course, le Comité de course, le Comité technique ou le Jury sera de dix-huit heures après la connaissance de l'incident motivant la demande. Le même temps limite s'appliquera à une demande de réparation relative à une décision du Jury à partir de l'heure de réception de la décision. Lorsque les concurrents seront à terre, le délai sera de deux heures après l'affichage de la décision du Jury au tableau officiel. (Cela modifie la RCV 61.2).

15.3.3 Pour demander une réouverture

Pour les réclamations et les demandes de réparation jugées en mer en l'absence des parties, une demande de réouverture devra être déposée dans les dix-huit heures après la communication de la décision aux parties (Cela modifie la RCV 63.7).

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

- 15.3.4** Le Jury pourra prolonger le temps limite s'il existe une bonne raison de le faire.

15.4 Instruction et décision

- 15.4.1** Une instruction pourra débuter dès que le Jury sera informé de la réclamation et celle-ci pourra se faire par tout moyen de communication approprié compte-tenu des circonstances (Cela modifie la RCV 63.1).

- 15.4.2** L'obligation d'avoir en état de marche à bord des instruments de communication tels qu'un téléphone satellitaire et une VHF implique automatiquement la faculté d'être présent à l'instruction. (Ceci modifie la RCV 63.1).

- 15.4.3** Les éléments communiqués lors de la réclamation tels que les descriptions de l'incident, les questions et réponses, les dépositions des témoins, etc., communiqués par téléphone, par VHF, email, message Iridium ou tout autre moyen radio devront être considérés comme l'instruction (Cela modifie la RCV 63.4).

- 15.4.4** Conformément au préambule de l'IC 15, la procédure prévue dans cette instruction 15.4 s'appliquera seulement pour des réclamations ou des demandes de réparation lorsque les concurrents sont en course.

Cependant, et selon les circonstances, le Jury pourra décider d'appliquer cette même procédure lorsque l'une des parties est encore en mer ou lorsque le nombre de juges présents n'est pas conforme à la RCV annexe N1.

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

15.4.6 Les décisions du Jury sont sans appel selon la RCV 70.3(a).

16. CLASSEMENT

16.1 Le classement est établi selon les modalités décrites en AC Annexe 4

16.2 Classements intermédiaires et positions pendant la course
Des classements intermédiaires seront effectués selon la périodicité définie dans les Leg#ICP et publiés sur le site Internet.
Un site FTP sera à la disposition des concurrents avec les positions et les classements de tous les bateaux.
Le site, le login et le mot de passe seront communiqués aux concurrents par note.

17. CONTROLES DE JAUGE ET D'EQUIPEMENTS, PLOMBS (DP/NP)

17.1.1 Des contrôles de jauge seront effectués avant le départ de chaque étape selon les horaires précisés dans les Leg#ICP.

Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra prendre le départ de l'étape.

17.1.2 Les 2 skippers doivent être présents pendant la durée du contrôle de leur bateau
Il est interdit aux bateaux de quitter leur place de port sans autorisation écrite de l'Organisation.

17.1.4 Selon la RC 2.7.1, la quantité maximale d'eau et de liquide buvable embarquée dans les réservoirs fixes du bateau et/ou dans des contenants ne dépassant pas 10 litres sera définie dans les Leg#ICP.

De plus, un jerrycan contenant 9 litres d'eau potable de secours est obligatoire à bord. Ce volume n'est pas inclus dans le total autorisé ci-dessus.

Un bidon de carburant de secours contenant 10 litres de gasoil devra être à bord. Il sera plombé en fermeture et en position.

17.2 Plombage

Les éléments listés dans la Règle de Class40 2.2 devront être plombés Les plombages ne devront pas être enlevés ou rompus avant que le bateau ne soit contrôlé après l'arrivée. Un contrôleur posera un plomb sur les éléments qui n'en n'ont pas, remplacera les plombs existants selon la demande du coureur et il contrôlera que tous les plombs sont en place. Il est de la responsabilité des concurrents de vérifier que tous les plombs sont posés correctement et en conformité avec la course.

Le container ou sac de survie ne sera pas plombé.

17.3 Plombage des moteurs

17.3.1 Le plombage du moteur en marche avant et marche arrière est obligatoire et sera effectué selon la procédure définie dans l'annexe 6 « Procédure d'auto plombage des moteurs ». Le plombage du moteur ne doit pas être rompu ou enlevé avant sans autorisation.

17.3.2 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 scellé fourni par le Comité Technique.

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

17.4 Escale technique

Les escales techniques en course sont autorisées en respectant la procédure suivante :

- Le skipper doit informer la direction de course (VHF, email, téléphone).

-La direction de course donnera son accord sur le lieu de l'arrêt et définira les conditions d'utilisation du moteur.,.

-Le bateau pourra rompre son scellé moteur et devra replomber son moteur après l'escale selon IC 17.3.2c).

- 17.5 Embarquement et débarquement de matériel
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 quitte le quai jusqu'à son contrôle après avoir terminé la course sans l'autorisation de la Direction de Course.
- 17.6 Les bateaux devront être conformes à tous les règlements de la course selon l'horaire précisé dans les Leg#ICP jusqu'à leur contrôle après avoir fini la course.
- 17.7 A l'arrivée : des contrôles pourront être effectués par le comité technique soit de sa propre initiative, soit à la demande de la direction de course, et /ou du comité de course, et/ou du jury international.
Après l'arrivée, les scellés du moteur ne pourront être coupés que par le comité technique ou, par les skippers qu'après autorisation de la direction de course et selon la procédure décrite dans l'IC17.3.2 c: la direction de course donnera un code aux skippers qui devront faire une photo du scellé avant rupture, la photo montrant un papier où figure ce code.

17.8

RECAPITULATIF DES PLOMBAGES	
Radeau de survie extérieur	Position
Mouillage lourd	Position
Réserve d'eau de secours 9l	Fermeture et position
Réservoirs d'eau fixes 40l	Position
Réserve de carburant de secours 20l	Fermeture et position
Jerrycans de gasoil supplémentaires	Position
Si besoin complément radeau pour pack 1	Fermeture et position
Moteur	
Spinnaker de réserve	Aux 3 points

18. PUBLICITE DE L'EPREUVE (DP/NP)

Les bateaux doivent porter la publicité fournie par l'AO, décrite dans l'AC 2.2
En complément de l'AC 2.2, chaque bateau devra arborer aussitôt que possible dans son gréement, les 2 pavillons de course qu'il reçoit à son arrivée et jusqu'à 2 heures après le départ ainsi que 2 heures avant son arrivée, et pendant toute la durée de chaque escale jusqu'à la remise des prix à Lorient.

19. BATEAUX OFFICIELS

Le bateau comité et les bateaux commissaires arborent le pavillon de la course.

20 SEMI RIGIDES ACCOMPAGNEURS ET D'ASSISTANCE DES CONCURRENTS (DP/NP)

- 20.1 Les pilotes de bateaux accompagnateurs devront s'inscrire au PC Course pour obtenir leur pavillon d'accréditation.
- 20.2 Les semi-rigides d'assistance accrédités seront autorisés à naviguer dans la zone réservée aux concurrents définie dans les Leg#ICP jusqu'à 15 mn avant le départ.
- 20.3 Le port d'un équipement de flottabilité individuelle est obligatoire pour tout membre d'équipage
Le coupe circuit doit être connecté au pilote tant que le moteur est en marche
Les bateaux accompagnateurs doivent respecter les règles de navigation, en particulier le respect des limitations de vitesse
- 20.4 La double veille VHF 16/Canal de course est obligatoire pour tous les semi-rigides d'assistance en navigation.
Les pilotes des bateaux accompagnateurs doivent se conformer à toute demande des arbitres ou des représentants de l'autorité organisatrice, y compris toute demande concernant l'assistance
- 20.5 Il est rappelé que, conformément à la législation, les semi rigides d'assistance devront porter assistance, si nécessaire, à tout bateau, concurrent, spectateurs, passagers.

21. LIMITATIONS DE SORTIE DE L'EAU (DP)

Les bateaux ne doivent pas être sortis de l'eau pendant la course sauf sous réserve et selon les termes d'une autorisation écrite préalable du comité de course.

22. EQUIPEMENTS DE PLONGEE ET HOUSSES SOUS MARINE DE PROTECTION (DP)

Leur utilisation sera liée à la réglementation locale (zone portuaire, etc.).

23. COMMUNICATION (DP/NP)

23.1 Les concurrents seront en contact régulièrement avec le centre de presse par téléphone ou email pour permettre le suivi médiatique de l'épreuve.

Chaque nuit, les concurrents doivent envoyer un message décrivant leurs conditions de navigation à l'adresse suivante : contact@sirius-event.com

23.2 Un site FTP sera à disposition des skippers pour poster leurs images et vidéos.

L'adresse de ce site sera précisée dans les Leg#ICP

24. CODE DE CONDUITE (DP/NP)

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

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

25. PROTECTION DES DONNEES

25.1 **Droit à l'image et à l'apparence** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux autorisent l'AO, la FFVoile et leurs sponsors à utiliser gracieusement son image et son nom, à montrer à tout moment (pendant et après la compétition) des photos en mouvement ou statiques, des films ou enregistrements télévisuels, et autres reproductions de lui-même prises lors de la compétition, et ce sur tout support et pour toute utilisation liée à la promotion de leurs activités

25.2 **Utilisation des données personnelles des participants** : En participant à cette compétition, le concurrent et ses représentants légaux consentent et autorisent la FFVoile, ses sponsors, ainsi que l'autorité organisatrice à utiliser et stocker gracieusement leurs données personnelles. Ces données pourront faire l'objet de publication de la FFVoile et ses sponsors. La FFVoile en particulier, mais également ses sponsors pourront utiliser ces données pour le développement de logiciels ou pour une finalité marketing. Conformément au Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD), tout concurrent ayant communiqué des données personnelles à la FFVoile peut exercer son droit d'accès aux données le concernant, les faire rectifier et, selon les situations, les supprimer, les limiter, et s'y opposer, en contactant dpo@ffvoile.fr ou par courrier au siège social de la Fédération Française de Voile en précisant que la demande est relative aux données personnelles

26. ETABLISSEMENT DES RISQUES

La RCV 3 stipule : « La décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course est de sa seule responsabilité. » En participant à cette épreuve, chaque concurrent accepte et reconnaît que la voile est une activité potentiellement dangereuse avec des risques inhérents. Ces risques comprennent des vents forts et une mer agitée, les changements soudains de conditions météorologiques, la défaillance de l'équipement, les erreurs dans la manœuvre du bateau, la mauvaise navigation d'autres bateaux, la perte d'équilibre sur une surface instable et la fatigue, entraînant un risque accru de blessures. Le risque de dommage matériel et/ou corporel est donc inhérent au sport de la voile

27. REMISE DES PRIX

Si possible, la remise des prix aura lieu à chaque étape, à un jour et une heure précisée dans les Leg#ICP.

Sauf indication contraire de l'AO, la présence des équipages arrivés est obligatoire à la remise des prix.

Arbitres désignés

- Président du Comité de Course : Yvon Poutriquet
- Président du Comité Technique : François Angoulvant
- Président du Jury : Georges Priol-IJ FRA

Comité d'organisation

- Directeur: Manfred Ramspacher
- Adjoint: Robin Mauvais

Direction de course

- Directrice de Course : Miranda Merron
- Adjoint à la DC : Pierre Hays

ANNEXE 1. /APPENDIX 1.
Déclaration de non routage/ NON-ROUTING DECLARATION

NOM DU BATEAU (Name of the boat):.....N°.....

Nous, soussignés /We, the undersigned)

....., Skipper

.....,
Et/and Co-Skipper

du bateau ci-dessus désigné/of the above boat

déclarons sur l'honneur que nous respecterons la règle de non-routage sur la GLOBE40 2025, notamment AC 13 et IC 13

declare upon our honor that we, the skipper and crew, will abide by the non-routing rule on the GLOBE40 2025, NOR 13 and SI 13

Fait à, le2025
Location....., Date

Signature du Skipper
Skipper Signature

Signature du Co-Skipper
Co-Skipper Signature

ANNEXE 2 : PROCEDURE D'AUTO-PLOMBAGE DES MOTEURS

AUTO-PLOMBAGE MOYEN DE PROPULSION

Le plombage du moyen de propulsion du bateau sera fait par un auto-plombage après avoir quitté le port :

- Le préparateur de référence et/ou le skipper définissent avec le Président du Comité Technique le meilleur endroit pour l'installation d'un système de plombage sur son bateau (facilité d'accès et de contrôle, sécurité de fonctionnement et garantie du plombage),
- Le plomb-collier numéroté ainsi que le mode d'emploi sont remis à la personne responsable du contrôle de sécurité
- Après la sortie du port, une fois le bateau en mer, l'équipage procède lui-même au plombage du moyen de propulsion,
- Une photo numérique du scellé numéroté et installé correctement (fermé dans le bon sens) devra être réalisée par l'équipage, **le numéro devra y être lisible.**
- **Cette photo devra être envoyée par mail ou par message whatsapp à la Direction de Course au plus tard à 16h00 le jour du départ, avec le nom du bateau :**
 - à l'adresse suivante: miranda@merron.net +44 7714 300440
- *La DC devra accuser réception de l'envoi.*
- Il est de la responsabilité du skipper de s'assurer que la photo a été bien reçue et qu'elle est satisfaisante pour le Président du Comité Technique.
- Si la photo n'a pas été reçue dans le temps imparti, le Président du Comité Technique déposera une réclamation.
- Toute photo illisible ou non identifiée sera considérée comme nulle et équivaldra à l'absence de photo.

Mode d'emploi des scellés moteurs

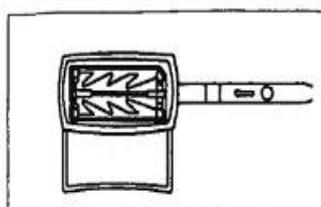


Diagram A

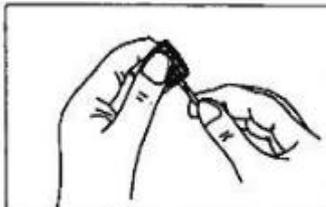


Diagram B

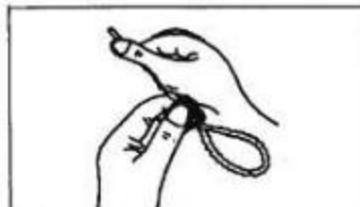


Diagram C

Étape 1 Assurez-vous que le rabat d'étanchéité soit placé avec la face avant face à l'utilisateur comme indiqué dans le schéma A

Étape 2 : maintenir le volet d'étanchéité avec une main et de l'autre insérer le câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma Étape 2 : maintenir le volet d'étanchéité avec une main et de l'autre insérer le câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma B

Étape 3 : après l'insertion, tirez le câble au maximum et assurez-vous qu'il n'y a pas d'écart laissé après le scellé comme indiqué dans le schéma d'étanchéité avec une main et de l'autre insérer le câble au niveau du trou (suivez la flèche) comme indiqué dans le schéma C

Pour les infractions pour lesquelles une autre pénalité est prévue, le jury international a la possibilité d'attribuer une pénalité de 0 à DSQ.

Pour déterminer la pénalité, le jury s'appuiera sur ce document

Les pénalités discrétionnaires ne sont pas juste une liste de pénalité. Les pénalités doivent être ajustées et justifiées, pour maintenir l'homogénéité des décisions.

Le concept général est d'établir une pénalité de base pour chaque infraction, puis de l'augmenter ou de la diminuer selon les circonstances.

Ce système propose des plages de pénalité pour les infractions les plus communes

Si l'infraction n'est pas listée, les réponses à des questions générales permettent de déterminer la plage à utiliser.

Les pénalités sont divisées en 5 plages

- Plage 0 : Pénalité financière
- Plage 1 : de 0 à 6h
- Plage 2 : de 2 à 24h
- Plage 3 : de 24 à DSQ
- Plage 4 : DSQ

Il faut prendre en considération la pénalité moyenne, puis déterminer par un questionnaire s'il y a lieu de l'augmenter ou de la diminuer dans la même plage, ou changer de plage.

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une réduction du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction était accidentelle (ou provient de circonstances exceptionnelles ?)
2. Est-ce qu'il y a une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
3. Est-ce que l'infraction a été déclarée par le skipper lui-même ?
4. Est-ce que quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou du team a contribué à l'infraction ?

Une réponse positive aux questions ci-dessous devrait amener une augmentation du temps de pénalité

1. Est-ce que l'infraction est répétée ?
2. Est-ce que l'infraction était délibérée ?
3. Est-ce que l'infraction est due à de la négligence ou à un manque d'attention ?
4. Est-ce qu'il y a eu une/des tentatives pour éviter l'infraction ?
5. Est-ce que quelqu'un a pâti de l'infraction ?
6. Est-ce que l'infraction a avantage le bateau ?

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

	PLAGE 0	PLAGE 1	PLAGE 2	PLAGE 3	PLAGE 4
	Financière	0h à 6H	2H à 24H	24H à DSQ	DSQ
Avis de course					
AC 2: Publicité	X				
AC 12/13: Obligations de présence	X				
AC 16: Routage				X	X
AC 16/IC13: Aide extérieure		X	X		
AC 20 : Engagements envers l'AO				X	
AC Annexe 2 - Voiles	En fonction du nombre de milles du leg				
AC Annexe 2 – Voiles – Grand-voile	Pénalité de 30 minutes par 100 milles de course pour l'étape en cours et 15 minutes par 100 milles de course pour les étapes suivantes				
Instructions de course					
IC 9: Zones interdites			X	X	
IC 12: Veille téléphone VHF			X		
IC 12.4: AIS			X		
IC 13: Aide extérieure		X	X		
IC 14.1 : Pénalités selon RCV 44.1. b			X	X	X
IC 14.4 : Rupture de plomb autre que moteur		X			
IC 14.4 : Rupture de plomb moteur			X		
IC 14.4 : Rupture accidentelle plomb moteur		Leg#ICP			
IC 14.4 : Rupture accidentelle autre plomb		Leg#ICP			
IC 17.5: Embarquement débarquement matériel		X			
IC 18: Publicité de l'épreuve		X			
IC 20: Semi -rigide d'assistance		X			
IC 21 : Limitation des sorties d'eau		X	X		
IC 22: Equipements de plongée		X			
IC 23: Communication		X			
IC 21 / Annexe 1 Déclaration de non routage			X		

Règles de classe					
Infractions aux règles de classe ou aux RSO		X	X	X	

Si la pénalité n'est pas listée dans le tableau 1, ou si plusieurs plages s'appliquent pour une même infraction, le questionnement ci-dessous vient compléter le questionnement initial

Est-ce que l'infraction compromet la sécurité ?	Plage
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4
Est-ce que l'infraction procure un avantage au bateau ?	
Absolument pas possible	1 ou 2
Possible sans affecter le classement	2 ou 3
Change certainement la place à l'arrivée	4
Est-ce que l'infraction peut (ou a) provoqué un dommage ou une blessure ?	
Non	1 ou 2
Possible mais pas certain	2 ou 3
Oui	4

ANNEXE WP – REGLES POUR WAYPOINTS

Version mai 2021 – Traduction Commission Centrale d'Arbitrage

WP1 Modification aux Définitions :

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

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

WP1.2 Ajouter une nouvelle définition *Waypoint* :

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

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

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

ANNEXE 9. /APPENDIX 9.
Inspection de quille / Keel Inspection

NOM DU BATEAU (Name of the boat):N°

Nous, soussignés/*We, the undersigned*

SKIPPER : _____

CO SKIPPER : _____

du bateau ci-dessus désigné/*of the above boat*

« Le Skipper reconnaît avoir pris connaissance de la Prescription FFVoile (RSO - FFVoile n°3 Bis 2022/23) : RSO 3.02 : La décision de mener ou de faire mener une inspection telle que décrite dans l'annexe L des RSO relève de la seule et entière responsabilité du skipper.

RSO1.02.1 Selon la RCV 3, la décision d'un bateau de participer à une course ou de rester en course relève de sa seule responsabilité. La sécurité d'un bateau et de son équipage est la seule et inaliénable responsabilité de la Personne Responsable du bateau, qui doit faire son possible pour s'assurer que le bateau est gréé au mieux, parfaitement en état de naviguer, et mené par un équipage expérimenté ayant suivi un entraînement approprié et physiquement en forme pour faire face à du mauvais temps. La personne Responsable doit aussi nommer une personne pour prendre en charge cette responsabilité dans le cas où elle-même serait dans l'incapacité de le faire.

"The Skipper acknowledges having read the Prescription FFVoile (RSO - FFVoile n°3 Bis 2022/23): OSR 3.02: The decision to conduct or have conducted an inspection as described in the OSR Annex L is the sole responsibility of the skipper."

OSR 1.02.1 Under RRS 3 the responsibility for a boat's decision to participate in a race or continue racing is hers alone. The safety of a boat and her crew is the sole and inescapable responsibility of the Person in Charge who shall do his/her best to ensure that the boat is fully found, thoroughly seaworthy and manned by an experienced and appropriately trained crew who are physically fit to face bad weather. The person in charge shall also assign a person to take over his responsibilities in the event of his/her incapacitation.

Fait à, le2025

Location....., Date