



3ÈME ÉDITION 2028-2029
CADRE BUDGETAIRE TECHNIQUE ET LOGISTIQUE
V1 au 01/09/2026

*Ce document est destiné à guider les skippers dans la **construction de leur budget GLOBE40** ; les budgets peuvent **varier sensiblement suivant les situations** : ancienneté et état du bateau et de son équipement, expérience et disponibilité des skippers, qualité de la préparation, gestion de la course, événements de mer.*

*Les budgets suivants sont donc construits comme **budgets de base**, c'est à dire hors honoraires skippers et préparateurs, hors entraînements, hors communication.*

*En préambule sont présentés 4 **scénarios de budgets globaux** suivant les typologies de projet.*

On assiste ces derniers mois à une consolidation du marché d'occasion des Class40 avec des baisses importantes sur tous les types scows ou pointus.

Notre conviction est que pour une équipe pro ou semi - pro disposant déjà d'un Class40 une participation à la GLOBE40 représente un budget proche ou équivalent à une saison complète en Europe avec 3 à 4 événements et une grande transat type RDR ou TCO.

*Le document a été élaboré avec l'aide de François Angoulvant, de la société FORTY CONCEPT. Le document intègre le **retour d'expérience** des deux premières éditions de la GLOBE40, sur lesquelles François Angoulvant était responsable de l'assistance technique.*

Toutes questions techniques peuvent être posées aux adresses suivantes : contact@sirius-events.com et contact@fcs40.com

	BUDGET 1	BUDGET 2	BUDGET 3	BUDGET 4
SCENARIOS GLOBAUX DE BUDGET	<i>Equipe pro disposant déjà d'un Class40 scow 700 K€ valeur achat</i>	<i>Equipe pro Achat d'un Class40 scow 400 K€ Revente après l'épreuve</i>	<i>Equipe amateur Achat d'un Class40 pointu 250 K€ Revente après l'épreuve</i>	<i>Equipe amateur Propriétaire Class40 pointu valeur 250 K€ Pas amortissement Pas revente</i>
1. LE BATEAU				
<i>Amortissement</i>	<i>150 000</i>	<i>120 000</i>	<i>100000</i>	<i>0</i>
<i>Assurance</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>
<i>CAT 1 renforcée</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>
s/ total bateau	200000	170000	150000	50000
2.DROITS D'INSCRIPTION	25000	25000	25000	25000
3.PREPARATION TECHNIQUE				
<i>Préparation technique</i>	<i>50000</i>	<i>50000</i>	<i>40000</i>	<i>40000</i>
<i>Voiles neuves</i>	<i>70000</i>	<i>70000</i>	<i>70000</i>	<i>70000</i>
s / total préparation	120000	120000	110000	110000
4.COÛTS TECHNIQUES COURSE				
<i>Coûts techniques</i>	<i>60000</i>	<i>50000</i>	<i>25000</i>	<i>25000</i>
<i>Voiles</i>	<i>20000</i>	<i>20000</i>	<i>15000</i>	<i>15000</i>
s/ total coûts course	80000	80000	40000	40000
5.LOGISTIQUE GENERALE				
<i>Alimentation mer</i>	<i>12000</i>	<i>12000</i>	<i>12000</i>	<i>12000</i>
<i>Alimentation terre</i>	<i>9000</i>	<i>9000</i>	<i>9000</i>	<i>9000</i>
<i>Logement</i>	<i>16000</i>	<i>16000</i>	<i>16000</i>	<i>16000</i>
<i>Communications mer</i>	<i>10000</i>	<i>10000</i>	<i>10000</i>	<i>10000</i>
<i>Billets avions</i>	<i>10000</i>	<i>10000</i>	<i>10000</i>	<i>10000</i>
s/total logistique	57000	57000	57000	57000
TOTAL GENERAL	482 000	452 000	382 000	282 000

DETAILS DES POSTES DE BUDGET

Tous budgets en € - Hors Taxes

1. Le bateau	Montant	Remarques
Achat neuf ou occasion récente âge moyen 1/ 2 ans	600 / 900 K€	Selon architectes, chantiers, équipement ; valeur de revente moyenne après la course : estimation 60 à 70 % prix d'achat avec 1 à 2 ans d'âge
Achat occasion : 2 sources d'information		site Class40 ; https://www.class40.com/fr/annonces/crit2-1-page-1.html site Owen Clarke Design : https://www.owenclarkedesign.com/Class_40_and_Open_40_Yachts_for_sale Valeur de revente après la course : estimation 60 à 70 % prix d'achat
Niveau 1	300 / 450K€	Class40 type scow tous modèles, âge moyen 3 à 7 ans - à compter du n° 158 en 2019
Niveau 2	140/ 180 K€	Class40 classique "pointu" - 7 à 15 ans : Mach 40.1/2/3, Akilaria RC2/RC3, Pogo S2/ S3, n° moyen n° 120 / 157
niveau 3	< 130 K€	Class40 classique "pointu" si bonne opportunité ; en principe n° < 100 ; une mise à niveau importante probablement nécessaire
Location	100 / 150 K€	Prix à moduler selon ancienneté, niveau d'équipement électronique, jeu de voiles et durée du contrat ; attention aux questions franchise / caution / assurance
Assurance dommages tour du monde	25 / 30 K€	Assurance dommage avec perte totale – franchise variable suivant assureur avec démâtage couvert ou non - limites géographiques à vérifier – seule l'assurance RC est obligatoire ; nous demander contacts brokers
Compléments Catégorie 1 (OSR) – Voir avis de course 2028 / 2029 - annexe 3	25 / 30 K€	Mise en place de 2 cloisons étanches supplémentaires par rapport à la catégorie 1 + porte de descente étanche Équipements de sécurité additionnels : 2 radeaux de survie, 2 balises de détresse, voile de sauvetage Liberty Kite. L'avis de course 2028/2029 paru le 1er septembre 2026 fixe en son annexe 3 la liste des équipements complémentaires (voir sur le site www.globe40.com)

2. Les droits d'inscription	Montant	Remarques
Droits inscription	25.000 €	Avant le 31.12.2026
	27.500 €	Entre le 01.01.2027 et le 30.06.2027
	28.750 €	Entre le 01.07.2027 et le 31.12.2027
	30.000 €	Entre le 01.01.2028 et le 01.05.2028

3. La préparation technique	Montant	Remarques Catalogue des prestations envisageable suivant état des bateaux
		Pour une préparation technique complète un coût de 50.000 € à 100.000 € est à envisager suivant les projets. La qualité de la préparation technique en amont permet évidemment de réduire les coûts pendant la course.
Les opérations à envisager		
Préparation coque	20.000 €	Prestations : préparation carène, antifouling complet, renforts, fiabilisation, optimisation de l'ergonomie
Vérification quille	1500 / 2000 €	Déquillage – requillage - manutention
Gréement dormant longitudinal et latéral	12000 €	Changement complet gréement dormant : inclus latéral en Rod et longitudinal en textile, hors pose
Gréement courant	12.000 €	Changement complet du gréement courant : à moduler suivant niveau main d'œuvre nécessaire pour tout le matelotage finition et installation
Moteur	2000 €	Révision moteur et périphériques
Energie	15.000 à 20.000 €	Batteries + panneaux solaires + hydro générateurs (cf TEEM)
Autres opérations		Contrôle mât – contrôle et démontage safrans – contrôle circuits électriques – contrôle accastillage
Les voiles		Il est recommandé de partir avec un jeu de voiles neuves - voir annexe 2 de l'Avis de Course
Coût moyen des voiles		
Grand- Voile	15.000 à 20.000 €	
Solent / J1	9.000 à 14.000 €	
Trinquette / J2	6.000 à 9.000 €	
J 3	Environ 2.000 €	
Tourmentin	1.500 €	
Code 0	8.000 à 10.000 €	
Gennaker	8.000 à 13.000 €	
Spi de tête	7.000 à 9.000 €	
Spi capelage	5.000 à 7.000 €	
		Un jeu de voile complet de Class40 est dans une fourchette de 60.000 € à 85.000 € environ ; voir annexe 2 Avis Course
Matériel sécurité spécifique CAT 1	Estimation 7 à 10.000 €	Voir liste en annexe 3 de l'avis de course (2 ^{ème} radeau de survie Plastimo – 2 ^{ème} balise EPIRB..)
Cartographie		Devis à demander aux fournisseurs Maxsea et Adrena
Tenues mer	3000 à 5000 €	Pour les 2 skippers

4. Les coûts techniques pendant la course	Montant	Remarques
Assistance technique – voir chapitre précédent		
	Provision moyenne de 50.000 à 80.000 €	Coûts techniques : Ils sont à mettre en rapport avec la qualité de la préparation technique (voir chapitre 3) même s'ils dépendent évidemment des circonstances météo et sportives de chaque étape.
Réparation – remplacement voiles	10 à 20.000 €	Montant total à moduler selon l'état des voiles au départ et de leur usage au cours des étapes
Provision technique pour 5 étapes + prologue		
Gréement	5 à 7.000 €	Dormant + courant ; contrôle visuel à chaque étape – démâtage recommandé à mi-course
Électronique	Variable suivant incidents	Contrôle aériens (2 à 3000 € en coût de remplacement par unité), contrôle pilotes, afficheurs
Accastillage	5000 €	Entretien général à chaque étape
Coque	3 à 4000 €	Carénage à flot à chaque étape ; contrôle des appendices à minima à mi-parcours et aux étapes en fonction des événements de mer
Safrans	8000 € à 10.000 €	Il est recommandé de prévoir un safran de rechange et un jeu de paliers de safrans
Divers technique	5000 €	Consommables – carburant – divers coûts techniques

5. Logistique générale	Montant	Remarques
Alimentation mer	12000 €	Coût moyen 40 € / jour / skipper ; pour un maximum de 150 jours de mer pour 2 skippers
Alimentation terre	9.000 €	Coût moyen 45 € / jour / skipper ; pour 100 jours à terre pour 2 skippers
Logement	16.000 €	En moyenne 200 nuits d'hôtel – chambre individuelle – ou Airbnb -moyenne 80 € / nuit – pour 2 skippers
Communications mer	10.000 €	Sur tout le parcours suivant projets et volume communications
Billets avion	10.000 €	10 billets à 1.000 € - Suivant nombre de changements d'équipiers
s/total logistique générale	57.000 €	



LE RETOUR D'EXPÉRIENCE DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE SUR LES DEUX PREMIERES EDITIONS

*L'assistance technique mise en place sur la deuxième édition a permis d'accompagner les équipages tout au long de leur parcours. Aucun accident technique majeur n'est à déplorer sur cette dernière édition, les incidents techniques les plus sérieux ayant été la rupture d'une pièce de gréement pour le n°189 provoquant un abandon d'étape et un délaminage de coque sur le n°187. **Tous les concurrents au départ étaient à l'arrivée.***

L'assistance technique comprenait :

- **un responsable technique** (François Angoulvant) avec une forte expertise permettant d'analyser les problèmes en mer et de mettre en place les solutions.*
- **une prestation** à chaque étape de la **société TEEM** bien connue sur tous les sujets d'électricité et d'électronique marine (radars, AIS, hydro générateurs, aériens, pilotes, panneaux solaires..); une présence très sollicitée à chaque étape.*
- **l'équipe d'organisation générale** pour préparer l'étape sur le plan technique - identification et relations avec les chantiers et fournisseurs locaux et la préparation d'opérations particulières comme la mise à terre d'un bateau.*
- un lien fort **avec la direction de course** qui permettait dès la détection d'un problème en mer de le transmettre sans délais à **l'équipe technique** pour préparer la solution à l'étape suivante et veiller en lien avec l'équipe à l'approvisionnement du matériel.*

***L'ensemble de ces prestations étaient incluses dans les droits d'inscription** et seules les pièces, les matériaux, les consommables et des travaux spécifiques étaient facturées par les prestataires.*

*Les **réparations de voiles** ont été assurées par les voileries locales présentes sur les différentes étapes, permettant de répondre aux besoins des équipages tout au long du parcours.*

***Une révision générale des bateaux à mi-parcours** a été mise en place à Sydney (démâtage - révision du gréement - mise à terre pour certains bateaux) : son contenu a été laissé libre aux bateaux, l'organisation assurant en amont l'identification des chantiers disponibles.*

***L'expérience acquise** permet de souligner les points suivants pour la performance de l'assistance technique :*

- l'importance **majeure de la qualité de la préparation technique en amont** : compte tenu de la durée et des exigences d'un tour du monde tout ce qui n'est pas fait en amont devra l'être à un moment ou à un autre du parcours et ce dans l'urgence et / ou dans des conditions techniques dégradées : d'où le fait de partir avec un gréement dormant et courant neuf, un jeu de voiles neuf, une révision technique complète.*



- **la connaissance en amont de l'environnement technique des bateaux** : en amont du départ la connaissance parfaite par l'organisation de l'ensemble des équipements du bateaux fait souvent gagner beaucoup de temps en cas d'avarie.
- **les repérages faits** en amont sur les étapes permettent d'être immédiatement opérationnels vis à vis des chantiers et de tous les fournisseurs ; l'organisation aura identifié en amont toutes les compétences disponibles sur le site : elle s'appuiera aussi sur un **chef de projet local** ayant tous les contacts nécessaires.
- **la fluidité de la relation** entre skippers, équipe course, équipe technique, équipe d'organisation générale permet en traiter un problème dès qu'il se pose en mer.
- **la confiance entre skippers et organisation** : les skippers ne perdent pas de temps à cacher des problèmes, l'organisation respecte toujours la confidentialité nécessaire.

L'ASSISTANCE TECHNIQUE SUR LA 3ÈME ÉDITION 2028/2029

Cette assistance sera dans la continuité des deux premières éditions.

Le skipper reste responsable en dernier ressort des choix techniques et réparations sur son support. L'organisation apporte le soutien qui est décrit dans le point précédent, les skippers doivent rester **acteurs directs de leur soutien technique** ; c'est donc une collaboration qui se met en place avec l'organisation dans laquelle chacun reste dans son rôle.

Sur le plan financier les prestations des équipes techniques de l'organisation (direction technique, prestataire électronique - électricité, organisation générale) sont incluses dans les droits d'inscription ; seules les pièces de rechange sont facturées et ce par les prestataires concernés. Les opérations particulières demandant un prestataire extérieur (réparation voilerie, grutage, révision à mi-parcours) sont facturées directement par les prestataires.

Au vu de la hausse du niveau de l'épreuve sur la 2ème édition le(s) préparateur(s) technique nous semble :

- indispensable pour une équipe pro ou semi-pro
- recommandé pour les équipes amateurs sauf si les deux skippers ont une forte expérience technique et sont conscients qu'une grande partie de leur temps de repos aux escales devra être consacré à la remise en état de leur Class40.