



ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE 2018

11^e édition

Départ le 4 novembre 2018

Avis de course

Organisée par OC SPORT FRANCE
9 bis rue Delerue – 92190 Montrouge – France
Tél. : +33 (0)1 47 46 48 70

Table des matières

1.	<i>ORGANISATION</i>	<i>page</i>	2
2.	<i>NOM</i>	<i>page</i>	2
3.	<i>OBJET</i>	<i>page</i>	3
4.	<i>REGLES</i>	<i>page</i>	3
5.	<i>PUBLICITE</i>	<i>page</i>	4
6.	<i>ADMISSIBILITE - INSCRIPTIONS</i>	<i>page</i>	5
7.	<i>MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES</i>	<i>page</i>	10
8.	<i>PROGRAMME</i>	<i>page</i>	10
9.	<i>OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER</i>	<i>page</i>	11
10.	<i>CONTROLE DES BATEAUX</i>	<i>page</i>	12
11.	<i>INSTRUCTIONS DE COURSE</i>	<i>page</i>	12
12.	<i>PARCOURS</i>	<i>page</i>	12
13.	<i>TEMPS LIMITE</i>	<i>page</i>	12
14.	<i>SYSTEME DE PENALITES</i>	<i>page</i>	12
15.	<i>CLASSEMENTS</i>	<i>page</i>	12
16.	<i>TROPHEES ET PRIX</i>	<i>page</i>	13
17.	<i>POSITIONNEMENT</i>	<i>page</i>	13
18.	<i>MOYENS DE COMMUNICATION</i>	<i>page</i>	13
19.	<i>SOURCE D'ENERGIE</i>	<i>page</i>	14
20.	<i>AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV 41)</i>	<i>page</i>	14
21.	<i>RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS</i>	<i>page</i>	15
22.	<i>UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS</i>	<i>page</i>	17
23.	<i>ADHESION</i>	<i>page</i>	17
24.	<i>CONTACTS</i>	<i>page</i>	17

Annexes

- *Annexe 1 : Prescriptions nationales*
- *Annexe 2 : Zone ne comptant pas pour escale*
- *Annexe 3 : Schéma récapitulatif inscription*
- *Annexe 4 : Bulletin inscription*
- *Annexe 5 : Fiche médicale*

La mention « DP » dans une règle de l'AC signifie que la pénalité pour une infraction à cette règle peut, à la discrétion du jury, être inférieure à une disqualification

1- ORGANISATION

La **ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE** est une épreuve organisée par OC SPORT France, avec la participation de la ville de Saint-Malo et la région Bretagne pour les opérations de départ, et de la Région Guadeloupe pour les opérations d'arrivée.

1.1 Comité d'organisation

Hervé Favre : Président
Mathieu Sarrot : Directeur de l'événement

Sa mission est l'organisation générale de l'épreuve, la coordination avec les collectivités et organismes des villes de départ et d'arrivée, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises des prix officielles.

1.2 Direction de course

Jacques Caraes : Directeur de Course
Claire Renou : Adjointe Direction de course
Francis Le Goff : Adjoint Direction de course
Guillaume Rottee : Adjoint Direction de course
Guillaume Evrard : Adjoint Direction de course

Sa mission est de gérer tous les aspects sportifs de l'événement. Elle travaille en relation directe avec la Fédération Française de Voile (FFVoile), le Comité de Course, le comité technique, le Jury International et la Commission médicale.

Tout incident/accident doit être prioritairement communiqué à la direction de course.

1.3 Corps arbitral

Les arbitres seront désignés par la FFVoile, conformément à sa réglementation.

1.4 Jury International

Un jury international sera constitué conformément à l'annexe N des RCV et conformément à la RCV 70.5. Ses décisions seront sans appel.

Lorsque les juges ne sont pas présents physiquement, mais sont joignables par téléphone ou par Skype, Email, VHF ou tout autre moyen radio, la RCV N 1.5 doit être considérée comme respectée et les réclamations peuvent être instruites et jugées de cette façon.

1.5 Médecin référent

Conformément à l'annexe 3 du règlement médical de la FFVoile (http://www.ffvoile.fr/ffv/web/ffvoile/documents/Reglt_medical_annx3.pdf), un médecin référent sera désigné pour étudier le dossier médical de chaque skipper.

2- NOM

L'appellation officielle est « **LA ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE** ».

Dans le cadre du contrat de location gérance entre Pen Duick et OC SPORT France, OC Sport France est seule détentrice du nom **de la ROUTE RHUM - DESTINATION GUADELOUPE, qui est déposé** en France et à l'étranger et détentrice des droits du logo.

3- OBJET

La Route du Rhum - Destination Guadeloupe est un évènement sportif de voile de haut niveau, couru en solitaire, tous les quatre ans. Elle a pour mission de mettre en valeur les skippers et leurs armateurs ainsi que les collectivités de départ et d'arrivée et partenaires de l'organisation.

4- REGLES

4.1 L'épreuve est régie par les textes en vigueur des documents ci-dessous, complétés et éventuellement modifiés par les Instructions de Course (IC) disponibles au plus tard le 1^{er} octobre 2018.

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV),
- Les règles de classe 2018 pour les IMOCA, Class40, Multi50,
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe « Prescriptions »
- La partie B du règlement international pour prévenir des abordages en mer (RIPAM) quand elle s'applique
- Les RSO 2018/2019 catégorie 1 avec les modifications propres à chaque classe
- Tous les bateaux devront être équipés d'un moteur de propulsion qui doit être fixe (tout système d'arbre d'hélice rétractable est interdit) notamment pour être autonomes dans les sorties, entrées et manœuvres de port, conformément à leurs règles de classe, aux RSO et à l'AC.
- L'heure officielle pour l'épreuve en métropole sera en heure locale (TU+2 jusqu'au 28 octobre et TU+1 à partir du 28 octobre) et en heure locale en Guadeloupe (TU-4),

En cas de traduction des documents propres à la course, le texte français prévaudra.

4.2 Les RCV suivantes sont modifiées :

- **Les RCV du Chapitre 2 (quand les bateaux se rencontrent)** : s'appliquent au départ et jusqu'à 50 milles de la ligne de départ puis à nouveau à l'arrivée, à partir du passage dans le nord (longitude) de l'îlot « La Tête à l'Anglais » (Guadeloupe), pour ces parties du parcours couvertes de jour. Pour ces parties de parcours couvertes de nuit et pour le reste du parcours, elles sont remplacées par la partie B (règle de barre et de route) du Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer (RIPAM).
- **RCV 41 (Aide extérieure) et 45 (Mise au sec, amarrage, mouillage)** : modifiée au § 20.3
- **RCV 42.3 (h)** : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Saint Malo ou dans un autre port convenu avec la direction de course pour réparer et reprendre la course après autorisation de la direction de course. (Modifiée au § 20.3)
- **RCV 44.1 (Effectuer une pénalité)** : modifiée dans les I.C.
- **RCV 47.1 (Limitation sur l'équipement)** : modifiée par « les bateaux pourront embarquer du matériel de rechange pendant la course sous réserve de l'autorisation écrite du directeur de course ».
- **RCV 50.2 (Tangons de spinnaker, tangons de foc)** : ne s'applique pas, sauf pour les Class40
- **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, tous les éléments lourds pouvant endommager le bateau ou blesser l'équipage doivent être solidement attachés en permanence. La nourriture, les bidons d'eau et de fuel, l'accastillage et les pièces de rechange peuvent être rangés dans des sacs ou des boîtes et déplacés s'ils sont solidement amarrés au bateau. Le matériel de sécurité (dont les radeaux de survie et/ou le matériel plombé) ne doit pas être déplacé. Les voiles peuvent être déplacées librement. Les sacs à voiles ne doivent pas pouvoir retenir l'eau ».
- **RCV 52 (Energie manuelle)** : modifiée à l'AC 19.2.
- **RCV 54 (Etats et amure des voiles d'avant)** : ne s'applique pas.
- **RCV 55 (Evacuation des détritits)** : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détritits dans l'eau. Les détritits doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage.

Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.

- **RCV 61 (Exigences pour réclamer)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 62 (Réparation)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 63 (Instructions)** : modifiée dans les IC.
- **RCV 64 (Décisions)** : modifiée dans les IC.
- **Annexe N** : modifiée à l'A.C 1.3

Les modifications aux RCV apparaitront en entier dans les instructions de course.

5- PUBLICITE

5.1 Les bateaux doivent arborer la publicité choisie et fournie par l'AO (Autorité organisatrice). Si cette règle est enfreinte, la réglementation World Sailing 20.9.2 s'applique.

5.2 Marques de reconnaissance

5.2.1 Numéro :

Un numéro de course distinctif pour tous les bateaux doit être visible à tout moment sur le pont, la ou les coques et les voiles. Les dimensions sont données dans les Règles de Classe.

Pour la Catégorie ULTIME, les dimensions sont les mêmes que la Classe IMOCA (cf. Jauge)

Pour la catégorie RHUM, dans les voiles et le pont, les dimensions des numéros sont données dans la RCV G.1.2 et les dimensions doivent être doublées de chaque côté de la coque,

Pour les multicoques, le numéro de course sur la coque doit être apposé sur la partie avant extérieure de chaque flotteur et pour les monocoques sur la partie avant de chaque côté de la coque.

Les IMOCA sont dispensés des numéros de voile de chaque côté de la coque.

Les numéros (conformément aux règles de Classe) doivent être communiqués à l'AO au plus tard le 15 juillet 2018.

5.2.2 Nom du bateau :

OC SPORT se réserve le droit de refuser un nom qu'il considère de mauvais goût, choquant, abusif ou en contradiction avec les objets de la course.

5.2.3 Pavillons de course :

Tout bateau inscrit à la course recevra au plus tard à son arrivée à Saint-Malo **deux pavillons de course** qu'il devra arborer dans son gréement (haubans ou bastaques) de chaque côté du bateau (hauteur minimale 1m au-dessus du pont) à partir du jeudi 25 octobre 2018 jusqu'à 50 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée jusqu'à la remise des prix à Pointe à Pitre.

Pour les bateaux à gréement classique, les 2 pavillons seront installés dans les galhaubans. Pour les bateaux à outriggers, les pavillons devront être installés dans les galhaubans lors de la banque image et dans le port de Saint-Malo et dans les bastaques dans tous les autres moments.

Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur.

5.2.4 Flamme ou Pavillons :

A quai, l'envoi des flammes ainsi que les pavillons de toute grandeur avec le nom du bateau, le logo ou la marque déposée, est autorisée à l'exclusion de tout slogan et en arrière du mât (tous les espaces en avant du mât étant pour l'organisateur).

Par ailleurs, les skippers s'engagent à hisser le long de l'étau de leur bateau une ligne de pavillons de l'organisateur et de ses partenaires fournis par celui-ci à Saint-Malo. Ils devront être **impérativement** arborés à Saint-Malo du 25 octobre 2018 et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Pointe à Pitre jusqu'à la remise des prix.

Cette ligne de pavillons doit rester à bord pendant toute la durée de la course.

5.2.5 Voiles de communication

Les bateaux pourront arborer des voiles de communication marquées des noms et logos de leurs sponsors, à condition de les envoyer uniquement en arrière du mât, à l'exception de toute voile d'avant. Ces voiles publicitaires ne doivent pas excéder une hauteur de mat de guindant supérieure à celui du second ris de sa grand voile (sauf si mesure définie dans les règles de classe).

Pour information, les voiles de course pourront être envoyées dans le port de Saint-Malo pour effectuer des réglages, mais elles ne devront pas rester envoyées toute une journée à des fins de communication. La grand-voile devra porter le marquage de l'organisateur.

5.2.6 Logo de la course :

Tout bateau inscrit devra porter des marquages prévus par l'AO.

Les détails seront donnés par avenant à l'avis de course avant le 31 mars 2018.

Les transferts seront fournis par l'AO, la mise en place et la tenue des transferts jusqu'à l'arrivée étant sous la responsabilité du chef de bord. Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'AO.

5.2.7 Propriété intellectuelle

a) Eléments de communication

Tout bateau inscrit à la course s'engage à respecter le nom de la course dans sa communication et sa promotion. Une charte graphique sera fournie et devra être respectée.

La propriété intellectuelle, incluant (sans limitations) les logos, marques déposées, liens internet et marques appartient à OC Sport. OC Sport donnera gratuitement à tous les teams le droit d'utiliser le logo de la course sur tout le matériel de communication de l'équipe sportive jusqu'au 31 décembre 2019.

Toute opération publicitaire menée par un team ou ses sponsors qui utilise un élément de cette propriété intellectuelle ou réfère à l'organisation de la course, nom de la course, logo, personne, idée, service ou produit de la course, différents en forme à celui établi dans le Code de Publicité World Sailing devra recevoir un accord écrit de la part de l'AO. Le non-respect de cette règle pourra résulter dans l'exclusion de la course dans le respect de la RCV 76

b) Textiles et produits dérivés

- La marque Route du Rhum - Destination Guadeloupe étant protégée, en dehors des produits licenciés officiels, l'utilisation du logo et de l'appellation Route du Rhum - Destination Guadeloupe n'est pas autorisée : sur les vêtements officiels des équipes, sur les vêtements à destination de la vente, de la promotion des équipes, sur le textile « incentive » ou hospitalités et sur tout produit dérivé.
- Armor Lux, licencié officiel et exclusif, est à votre disposition pour toute demande de produits portant la marque Route du Rhum - Destination Guadeloupe (catalogue communiqué dans un 2e temps) et mettra en place une offre privilégiée pour la fourniture de produits personnalisés.

Pour tout contact : routedurhum@armorlux.com

6- ADMISSIBILITE – INSCRIPTIONS

6.1 Admissibilité

6.1.1 Cette épreuve est ouverte aux multicoques et aux monocoques invités, qui sont répartis en plusieurs classes selon les critères ci-dessous (LHT = longueur hors tout) :

- | | |
|------------------------|---|
| ➤ Catégorie ULTIME | Multicoques \geq 60 pieds sans limitation de taille |
| ➤ Classe MULTI 50 | Multicoques en conformité avec les règles de classe Multi50 |
| ➤ Classe IMOCA | Monocoques en conformité avec les règles de classe IMOCA |
| ➤ Class40 | Monocoques en conformité avec les règles de la Class40 |
| ➤ Catégorie RHUM Multi | Multicoques \geq 39 pieds et \leq 59 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus |
| ➤ Catégorie RHUM Mono | Monocoques \geq 39 pieds et ne pouvant entrer dans une classe définie ci-dessus. |

6.1.2 Le nombre de bateaux invités à participer à l'épreuve est limité à 100 et le nombre de places par catégorie est limité de la façon suivante :

Catégorie Ultimes	: 8
Classe Multi 50	: 7
Classe IMOCA	: 20
Class 40	: 40
Catégorie Rhum Multi	: 10
Catégorie Rhum Mono	: 15

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

- d'inviter des bateaux additionnels à participer à l'épreuve,
- de refuser une inscription.

6.1.3 Tous les bateaux inscrits devront être en règle avec leurs règles de classe respective au 24 octobre 2018 (cotisation et certificat de jauge 2018) si ces bateaux entrent dans une dite classe.

6.1.4 Pour constituer une classe, il faut au moins 5 bateaux inscrits dans cette classe ou catégorie au plus tard le **31 mars 2018**. Au 1^{er} avril 2018, l'AO confirmera les catégories selon l'état des inscriptions.

6.2 Inscriptions

6.2.1 L'inscription se fait sur invitation.

6.2.2 La demande d'inscription sera enregistrée selon sa date de réception et sous réserve d'y joindre le bulletin d'inscription dûment remplie (en annexe 4 ou via le formulaire en ligne) et accompagnée d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de la totalité des droits d'inscription. L'inscription est à envoyer à :

OC SPORT FRANCE
9 bis rue Delerue – 92120 Montrouge – France
Tél : +33 (0)1.47.46.48.70
E-mail : claire.renou@ocsport.com

Le formulaire en ligne est disponible sur :

https://octp.formstack.com/forms/routedurhumdestinationguadeloupe_inscription

Lorsque la limite des quotas par classe de bateaux, fixée à l'AC 6.1.2, sera atteinte, les suivants seront enregistrés sur une liste d'attente. Si au 31 mars 2018 le quota par classes n'est pas atteint, le nombre de places supplémentaires sera affecté aux listes d'attente des autres classes ou catégories.

6.2.3 Le montant des droits d'inscription est fixé à :

- Ultimes nécessitant un dispositif d'amarrage et de sécurité extérieurs aux bassins : 80 000 € HT + TVA en vigueur
- Ultimes rentrant dans les bassins : 50 000 € HT + TVA en vigueur
- Imoca : 20 000 € HT + TVA en vigueur
- Multi 50 : 10 000 € HT + TVA en vigueur
- Class40 : 8 000 € HT + TVA en vigueur
- Rhum Mono : 6 000 € HT + TVA en vigueur
- Rhum Multi : 6 000 € HT + TVA en vigueur

Les droits d'inscriptions seront :

- Remboursés à hauteur de 50% pour tous les bateaux, à l'exception des bateaux de la catégorie Ultimes ne rentrant pas dans les bassins, en cas de forfait avant le 15/07/2018
- Retenus entièrement si le bateau est jugé non conforme à l'issue des contrôles effectués par le comité de course. L'AO se réserve le droit de refuser son inscription (RCV76)
- Retenus entièrement en cas de forfait du skipper après le 15/07/2018
- Remboursés entièrement si le bateau n'est pas retenu au 31 mars 2018
- Remboursés si l'épreuve est annulée (sauf cas de force majeure) ou si l'AO refuse l'inscription d'un bateau.

Les chèques sont à libeller à l'ordre de **OC SPORT FRANCE**, les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte	OC SPORT France
Code Banque	30003
Code Guichet	03380
N° Compte	00027001340
Clé RIB	78
IBAN	FR76 3000 3033 8000 0270 0134 078
SWIFT (BIC)	SOGEFRPP
Domiciliation	Société Générale

Merci d'indiquer nom du skipper / nom du bateau

L'AO pourra, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve. Une annulation pour des raisons de force majeure ou pour tout motif indépendant de la volonté de l'AO, ne donnera lieu à aucun remboursement des droits d'inscription ni dédommagement. Il pourra en être ainsi, notamment, mais sans que cette liste soit limitative, en cas de conditions météorologiques exceptionnelles, de conflit armé, d'attentat, de réquisition, d'incendie, d'inondation, de grève, ou de blocage des installations dont l'origine serait étrangère et totalement indépendante de la volonté de l'AO.

6.2.4 L'inscription comprend la mise à disposition d'une balise de positionnement fournie par l'AO à chaque skipper. Un chèque de caution ou un virement bancaire de 500 euros sera demandé lors de la semaine de contrôle à Saint Malo.

6.2.5 Parcours de qualification :

Chaque bateau, **avec son skipper inscrit dans la course**, devra réaliser un parcours de qualification avant le 15 septembre 2018 sauf dérogation exceptionnelle de la direction de course.

Les modalités sont les suivantes :

- Le bateau et le skipper devront être inscrits à la course
- Etre équipé d'un standard C / mini C activé et opérationnel ou d'une balise de positionnement dont la direction de course peut prendre la main afin d'assurer le polling.
- Proposer par email à la direction de course un parcours de qualification en précisant le port de départ, le port d'arrivée, les waypoints intermédiaires, la distance et la date de départ envisagée
- Ce parcours doit être d'au moins 1200 milles nautiques avec 120 milles minimum à réaliser au près dans des conditions de vent et de mer de force 5 sur l'échelle de Beaufort et être réalisé en configuration course. Seuls les parcours effectués en solitaire seront acceptés, sauf dérogation écrite de la direction de course exceptionnelle et anticipée dans le cas uniquement d'un « media man » embarqué.
- La direction de course validera la proposition avec le skipper par retour d'email et/ou échange téléphonique si nécessaire.
- Le skipper mettra tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'AO (logos de la course et pavillon de course) lors de sa qualification, et de toutes sorties destinées à la réalisation de banques images.

- 5 jours avant le départ de la qualification, envoyer un email à la direction de course via le standard C (ou mini C) afin de connaître les identifiants et en indiquant date et heure de départ réels. Un accusé de réception sera envoyé sur le Standard C. Si une balise de positionnement est utilisée, l'accès au suivi en sera donné à la direction de course. Des tests de polling seront effectués avant le départ afin de s'assurer du bon fonctionnement, puis en cours de qualification. Il est donc indispensable de conserver le standard C allumé de J-5 et jusqu'à la fin du parcours.
- Au retour du parcours de qualification, envoyer un email à la direction de course avec une synthèse de la navigation : date et heure de départ et d'arrivée, parcours réel effectué (incluant une copie de la trace Maxsea ou Adrena), distance parcourue, problèmes rencontrés...
- Un accusé de réception sera envoyé par la direction de course pour valider ou non la qualification
Le parcours de qualification devra être validé par la direction de course pour pouvoir prendre le départ de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe.

Si le bateau et le skipper (sur le même bateau que celui inscrit pour La Route du Rhum – Destination Guadeloupe) ont participé et terminé THE TRANSAT BAKERLY 2016, Le VENDEE GLOBE 2016 et que le bateau n'a pas subi de modification majeure depuis, aucune qualification ne sera exigée.

Le parcours de qualification pourra également être réalisé sur une course reconnue qualificative par la Direction de Course.

En cas de modifications importantes apportées au bateau après le parcours de qualification, la direction de course pourra demander au skipper de refaire un parcours de qualification.

Toute décision de l'AO d'accepter ou de ne pas accepter un parcours de qualification ne pourra donner lieu à demande de réparation de la part d'un bateau. Ceci modifie la RCV 62.1(a).

- 6.2.6** La liste définitive des bateaux admis à participer à la Route du Rhum - Destination Guadeloupe sera publiée au plus tard le 1er octobre 2018, pour mener les vérifications à compter du 27 octobre 2018 à Saint-Malo.

Seuls les bateaux ayant envoyé à l'AO une copie de leur attestation d'assurance en R.C. auront accès aux bassins du Port de Saint-Malo.

- 6.2.7** L'inscription sera définitive lorsque le bateau et son skipper auront satisfait aux dernières vérifications à Saint-Malo durant la semaine précédant le départ.

6.3 Skipper

- 6.3.1** La course se court en solitaire. Tout bateau doit avoir, en tout temps, une seule personne et toujours la même à bord, sous réserve des RCV 1.1 et 41.

- 6.3.2** Tout skipper qui a embarqué une ou plusieurs personnes, dans le cadre des RCV 1.1 ou 41, doit s'efforcer de les débarquer dans les meilleurs délais, et doit se conformer aux instructions de la direction de course.

- 6.3.3** Chaque skipper doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence et posséder une licence FFVoile (ou équivalent dans son pays) valide pour la durée de l'épreuve. Les skippers Français doivent présenter leur licence Club 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 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 deux 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).

6.3.4 Chaque skipper doit fournir à l'organisation les documents suivants avant le 15 septembre 2018 :

(a) Pour les ressortissants français :

Un certificat de stage World Sailing (Formation à la survie + Premier Secours Mer) en cours de validité, effectué dans un centre approuvé World Sailing

(b) Pour les non-ressortissants français : Soit le certificat tels que décrit en a) ci-dessus, soit un certificat de formation à la survie tel que requis dans la RSO 6.01. Cette formation doit être « World Sailing Approved » et un certificat satisfaisant la RSO 6.05.2.

Informations complètes sur le site de la FFVoile :

<http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/RSO.asp#StagesSurvie>

La commission Médicale de la Fédération Française de Voile et le médecin référent de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe rappellent qu'il est de la responsabilité du skipper :

- de s'assurer que son état médical et physique est compatible avec les contraintes de la course.
- D'informer loyalement le médecin référent de toute pathologie, dont il aurait connaissance, susceptible d'altérer sa sécurité ou celle des tiers pendant l'épreuve.

La Route du Rhum - Destination Guadeloupe étant une compétition de catégorie RSO 1, il est demandé à chaque skipper engagé de fournir :

- Le compte rendu d'une échographie cardiaque
- Le compte rendu d'une épreuve d'effort maximale datant de moins de 4 ans
- La fiche médicale (en annexe 5) complétée et comprenant obligatoirement la date, le tampon et la signature du médecin cautionnant les renseignements demandés ainsi que la date et signature du skipper.

Est également demandé :

- Un bilan biologique datant de moins de 2 ans et comprenant au minimum NFS, ionogramme, Urée, Créatinine, bilan hépatique, glycémie à jeun.
- Un doppler carotidien datant de moins de 2 ans pour les skippers âgés de 50 ans ou plus

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du skipper sur le plan médical. Le nom et les coordonnées du médecin référent seront communiqués dès que possible.

L'ensemble de ces documents doit être transmis au médecin référent sous pli cacheté pour en préserver la confidentialité et le secret médical.

S'il le juge nécessaire, le médecin référent peut demander des examens complémentaires pour apprécier l'aptitude du skipper à participer à la compétition.

Au vu des résultats du dossier médical et de l'ensemble des bilans, le médecin référent pourra avertir le skipper de son intention de prononcer un avis défavorable sur sa participation. Dans cette hypothèse, le skipper garde la possibilité de demander, avant toute décision définitive, une contre-expertise à un expert désigné par la Commission Médicale Fédérale (COMED). Dans l'hypothèse où les conclusions de cette contre-expertise seraient différentes de celle du médecin référent, elles s'imposent à ce dernier. Si les conclusions sont identiques, l'AO pourra refuser l'inscription du skipper.

Le skipper doit également :

- fournir un certificat prouvant qu'il a bien suivi le stage de formation médicale obligatoire pour la catégorie RSO 1 ;
- fournir la liste de médicaments conforme à la catégorie RSO 1 avec les noms commerciaux associés éventuels et les dates de péremption. Cette liste doit être datée et signée.

Chaque skipper doit fournir à l'AO les documents suivant avant le 15 septembre 2018 :

- Carte de publicité 2018
- Certificat de radiotéléphoniste restreint
- Licence de station de navires

6.3.5 Age minimum : 18 ans au 25 octobre 2018.

6.3.6 Au plus tard le 2 novembre 2018 à 18 heures, le skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ sera une annexe des IC.

7- MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES

7.1 Les matériels de sécurité suivants sont obligatoires à bord pendant toute la durée de l'épreuve :

- 7.1.1** Un radar avec alarme.
- 7.1.2** Un Iridium portable chargé (avec une carte SIM dédiée) étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.
- 7.1.3** Un GPS portable étanche ou dans une housse étanche dans le container de survie.
- 7.1.4** Un émetteur / récepteur AIS actif et un logiciel de visualisation des cibles AIS avec une antenne située en tête de mât et enregistré au MMSI du bateau
- 7.1.5** Une combinaison de survie, normes NF EN ISO 15027-1 et dont l'isolation thermique sans sous-vêtements polaires doit être supérieure à 0.75 Clo immergé.
- 7.1.6** Une balise de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, classée longue durée, autonomie 48H minimum (2 balises pour les ULTIMES et les IMOCA).
- 7.1.7. Marquage de coque, couleur fluo** : les règles RSO 4.02.1, 4.02.2 sont obligatoires pour les Class 40, la catégorie Rhum, les IMOCA, la Multi 50 et la Catégorie ULTIME.
- 7.1.8** Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » ou équivalent avec détendeur incorporé.
- 7.1.9** Un gilet de sauvetage auto-gonflable par système de pression type Hammar ou équivalent, homologués CE avec au minimum un kit de rechange et muni d'une lampe de type flashlight avec une autonomie minimum de 8 h.
- 7.1.10** Un SART (transpondeur de recherche et sauvetage) radar autonome dans le container de survie.
- 7.1.11** **Une balise personnelle AIS portée en permanence par le skipper**
- 7.1.12** **Une balise personnelle PLB portée en permanence par le skipper**
- 7.1.13** **Les éléments suivants sont obligatoires dans le container de survie :**
 - Lampe à éclat
 - Des bâtons lumineux à réaction chimique type Cyalume
 - 1 couverture de survie
 - 1 trousse de 1^{er} secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides)
 - Aliment énergétique 5000kj
 - 1 sachet de teinture de fluorescéine
- 7.1.14** **Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours**
 - Imoca : de 15 litres dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et position
 - Ultimes, Multi50, Rhum Multi : de 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture
 - Class40 : conforme à la règle de classe
 - Classe Rhum Mono : de 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et position

7.1.15 La liste des éléments devant être plombés sera décrite dans les IC. Les arbres moteurs de tous les bateaux seront scellés selon une procédure d'auto-plombage. Les bateaux devront prévoir avant leur arrivée à Saint-Malo un dispositif permettant la mise en place de ce scellé moteur.

8- PROGRAMME

Jeudi 25 et vendredi 26 octobre : Parade d'accueil des bateaux

Les bateaux seront convoqués par classe à une heure et à un lieu donné pour faire une parade et entrer en flotte dans les bassins de Saint-Malo. Les informations pour ces parades seront communiquées dans une note d'information au plus tard le 31 mars 2018.

Vendredi 26 octobre 2018 20H00 :

Les bateaux doivent être à la disposition de l'AO, dans le port de Saint-Malo, sous peine de pénalités financières. Cependant, l'AO pourra déroger à cette clause, au cas par cas, en imposant une pénalité financière qui ne pourra être inférieure à 1000 euros par tranche de 24 heures de retard.

L'AO met en place un plan d'amarrage des bateaux que les skippers s'engagent à respecter.

Les bateaux ne sont plus autorisés à sortir du port sauf autorisation écrite de la direction de course.

Les bateaux de la Catégorie Ultime, dont la largeur ne permettrait pas d'entrer dans les bassins de Saint Malo dérogent à cette règle et devront se conformer aux solutions d'amarrage / mouillage qui leur seront proposées.

Les places pour les bateaux de la catégorie ULTIME ne rentrant pas dans les bassins intérieurs seront réparties de la façon suivante : Une liste des bateaux ayant procédé à leur inscription et ayant payé l'intégralité des droits d'inscription au 1^{er} décembre 2017 sera établie. Un tirage au sort des places aura lieu entre ces bateaux pour déterminer les emplacements, à moins que les concurrents ne se mettent d'accord entre eux. L'Organisateur réserve la possibilité de placer en priorité un bateau dont un partenaire serait également partenaire officiel ou principal de la Course.

Vendredi 26 octobre 2018	18h30	Briefing Accueil
Samedi 27 octobre 2018	09h30	Début des contrôles Présence du skipper obligatoire pour le 1 ^{er} contrôle
	14h00	Activités obligatoires pour les skippers
	18h00	Présentation des skippers
Dimanche 28 octobre 2018	09h30 / 16h00	Activités obligatoires pour les skippers
Mercredi 31 octobre 2018	14h00 / 17h00	Briefing instructions de course et sécurité
Vendredi 2 novembre 2018	18h00	Fin des contrôles Les bateaux qui n'auront pas terminé les contrôles à cette date ne seront pas admis à prendre le départ
	18h00	Heure limite du dépôt de la déclaration de départ
	18h30	Briefing semi rigides assistance
Samedi 3 novembre 2018	Horaire à confirmer	Briefing skippers
	Horaire à confirmer	Sortie des premiers bateaux Un planning sera joint en annexe des IC
Dimanche 4 novembre 2018	Horaire à confirmer	Sortie des bateaux Un planning sera joint en annexe des IC
	13h02 ou 14h02 A confirmer	DEPART DE LA ROUTE DU RHUM - DESTINATION GUADELOUPE

En fonction de la météo, la direction de course pourra avancer le départ au samedi 3 novembre ou le repousser à une date ultérieure.

Les concurrents seront informés de la modification de programme par un avenant.

9- OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER

9.1 La présence du skipper est obligatoire :

9.1.1 A Paris : pour la conférence de presse de présentation (en Septembre ou Octobre 2018).

9.1.2 A Saint-Malo :

- du vendredi 26 octobre 20h au dimanche 28 octobre 16h
- Pour chaque briefing décrit dans l'AC.
- Pour le premier contrôle de sécurité du bateau.
- Du mercredi 31 octobre 2018 jusqu'au départ de la course.
- Durant la **totalité** de la présentation des skippers et de la soirée officielle précédant le départ à Saint-Malo.
- A la remise des prix de Saint-Malo, **faute de quoi, les prix ne seront pas remis.**

9.1.3 En Guadeloupe :

- A la conférence de presse d'arrivée,
- Aux remises des prix, **faute de quoi, les prix ne seront pas remis.**
- **A la parade de clôture qui aura lieu le jour de la remise des prix (2 remises des prix seront prévues)**

9.2 Responsable technique du bateau :

9.2.1 A Saint Malo : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée à Saint Malo. Il devra être joignable H24.

9.2.2 En Guadeloupe : Un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'à sa remise des prix. Ses coordonnées devront être déposées auprès de la direction de course à son arrivée. Il devra être joignable H24.

9.3 En cas d'infraction et de non présence du skipper, des pénalités pourront être appliquées par l'AO.

10- CONTROLE DES BATEAUX

10.1 A Saint Malo

Chaque bateau sera contrôlé. Le skipper devra être présent pour le premier contrôle de son bateau. Un bateau non conforme aux règlements de la course ne pourra pas prendre le départ de la course.

10.2 En Guadeloupe

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés.

Un bateau non conforme aux règlements pourra être, à la discrétion du Jury International, pénalisé ou disqualifié.

11- INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Les IC seront envoyées aux skippers, par mail au plus tard le 1^{er} octobre 2018 et mises en ligne sur le site internet dans l'espace course.

12- PARCOURS

Ligne de départ :	au Nord de la Pointe du Grouin
Bouée du Cap Fréhel	à laisser à tribord
La Guadeloupe	à contourner en la laissant à bâbord
Îlot de la Tête à l'Anglais	à laisser à bâbord
Bouée de Basse Terre	à laisser à tribord
Ligne d'arrivée :	à proximité de Pointe à Pitre

Le parcours détaillé sera défini dans l'annexe parcours des IC.

13- TEMPS LIMITE

La ligne d'arrivée sera fermée le 2 décembre à 14h00 (heure française).

Un suivi sécurité sera malgré tout assuré pour les bateaux arrivant après le temps limite.

14- SYSTEME DE PENALITE

14.1 Pénalités de remplacement pour infraction aux règles autres que celles du chapitre 2 :

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

14.2 La RCV 44 « Effectuer une pénalité » sera modifiée dans les instructions de course.

15- CLASSEMENT

15.1 Le classement de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe s'effectue en temps réel.

15.2 Classement par Classes ou catégories

Un classement en temps réel dans chacune des classes définies à l'AC 6.1.1 sera établi selon l'ordre d'arrivée, majoré des pénalités ou minoré des bonifications éventuelles.

15.3 L'AO se réserve le droit d'établir d'autres classements qui seront définis dans les IC.

16- TROPHEES ET PRIX

16.1 Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de la Route du Rhum - Destination Guadeloupe et fini avant la fermeture de ligne sont pris en compte pour les trophées et les prix.

16.2 Le montant et la répartition des dotations financières distribuées seront diffusés par avenant à AC au plus tard le 30 juillet 2018.

17- POSITIONNEMENT

17.1 **Système de balise de positionnement de l'organisation**

A Saint-Malo, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettra le suivi du bateau.

Un chèque de caution de 500 euros par balises sera demandé au skipper. Ce chèque lui sera rendu ou sera détruit lorsqu'il aura rendu sa (ou ses) balise(s) de positionnement avec sa déclaration d'arrivée au PC course à Pointe à Pitre.

En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau d'OC SPORT France.

17.2 **Système de positionnement de remplacement**

17.2.1 Chaque bateau devra être équipé d'un système de positionnement de remplacement en cas de défaillance de la balise de positionnement fournie par l'AO.

17.2.1.1 Soit un standard C opérationnel pour la localisation par polling

Cet appareil doit être fixé en permanence, en parfait état de fonctionnement et installé de façon à empêcher sa détérioration. Il devra être testé avant le départ.

17.2.1.2 Soit une balise de localisation dont le type devra être accepté par la Direction de course. Cette balise de positionnement devra être fixe et solidement installée à l'extérieur du cockpit pour les bateaux en carbone ou portable fixée au niveau de la table à carte et alimenté par l'énergie du bord.

17.2.2 Chaque skipper devra donner à l'AO l'autorisation du suivi de son bateau par ce système durant le parcours d'observation et la course. Des essais devront être effectués dès que le bateau sera équipé.

17.2.3 Autre système de positionnement

La direction de course doit être informée de toute autre forme de positionnement par satellite ou de reporting, il doit en avoir l'accès 24h/24 et connaître le nom et l'adresse du destinataire qui recueille l'information.

17.3 Suivi en temps réel

L'AO se réserve le droit de demander aux skippers de laisser allumer leur FleetBroadBand (Pour les bateaux qui en ont) pendant les 2 premières heures de course.

Dans ce cas, l'AO devra installer en amont un logiciel sur le PC du bord.

Un autre dispositif pourra être mis à bord par l'AO (Balises GSM, GPRS, ...)

18- MOYENS DE COMMUNICATIONS

Tout bateau doit être équipé :

- D'un système de téléphone par satellite avec antenne extérieure fixe. L'antenne extérieure devra être installée conformément à la notice technique du produit. Toute installation non conforme sera refusée. Une alarme visuelle et sonore devra être intégrée au téléphone satellite pour indiquer tout appel entrant.

Ce téléphone devra avoir une sonnerie suffisamment audible à l'intérieur du bateau et rester allumé pendant toute la durée de la course.

- D'une radio VHF marine 56 canaux de 25 watts minima avec antenne en tête de mat.

Obligatoire pour les Ultime, Imoca et Multi 50 et fortement recommandé pour les Class40 et catégorie RHUM

- D'un système satellite Inmarsat ou équivalent (en termes de haut-débit et de caractéristiques) avec un débit de transmission égal ou supérieur à 128kbps.

Ces appareils doivent être en parfait état de fonctionnement et installés de façon à empêcher leur détérioration. Ces appareils, tout comme l'iridium portable du container et l'AIS seront testés avant le départ par le comité technique.

19- SOURCE D'ENERGIE

19.1 Aucun moyen de propulsion autre que la force du vent ne peut être employé en course (RCV 42.1).

19.2 Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle pour utiliser un pilote automatique **ou pour les multicoques un système anti chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement**. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border les voiles. Cette énergie peut servir pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille. **Une demande de dérogation est en cours auprès de la FFVoile concernant le réglage des foils des bateaux de la catégorie Ultime. Une éventuelle dérogation fera l'objet d'un avenant.**

Ceci modifie la RCV 52.

20- AIDE EXTERIEURE (Ceci modifie les RCV 41 et 45)

20.1 Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, et notamment le routage (modification de la RCV 41) sauf règle de classe interdisant le routage.

20.2 Les bateaux doivent effectuer la totalité de la course d'une façon indépendante et ne doivent pas, délibérément, naviguer de conserve ou prendre des dispositions en vue d'un quelconque accompagnement. Pendant l'épreuve, le bateau ne peut avoir de contact matériel avec un autre navire ou aéronef. Il ne peut être ravitaillé de quelque façon que ce soit.

20.3 Pendant la course, un bateau peut faire une seule escale technique et recevoir assistance dans les conditions suivantes :

A noter que ne comptera pas pour escale technique, tout arrêt dans un rayon n'excédant pas 150 nautiques de la ligne de départ de Saint-Malo (cf. schéma en annexe 2)

- Le skipper doit en faire la demande à la direction de course (VHF, Inmarsat C, M, téléphone).
- Après accord de la direction de course sur le lieu de l'arrêt, sur les réparations à effectuer et éventuellement sur le matériel à changer, le bateau peut être remorqué ou mettre son moteur pour entrer et/ou sortir du port ou du mouillage convenu avec la direction de course et sur une distance convenue à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée.
- Des personnes peuvent monter à bord lorsque le bateau est en remorque ou au moteur,
- Lorsque le bateau est à quai dans le port ou l'abri convenu avec la direction de course, les réparations peuvent être effectuées et il peut être ravitaillé et embarquer le matériel de rechange convenu avec la direction de course. Le skipper peut débarquer.
- Lorsque le bateau a fini ses réparations, pour reprendre la course, il peut être remorqué ou partir au moteur sur une distance convenue d'avance avec la direction de course à condition qu'il puisse être prouvé que le résultat global d'un tel remorquage ou de la marche au moteur n'ait pas favorisé la progression du bateau vers la ligne d'arrivée. Dès que le bateau reprend sa course, seul le skipper est à bord.
- L'escale technique à quai dans un port ou dans un abri n'est pas sujette à un temps minimum d'arrêt, sauf indication contraire des règles de Classe lorsqu'elles existent.
- Un arrêt au mouillage ou amarré sur une bouée ou à couple d'un navire mouillé ne compte pas pour escale technique pour autant que le skipper ne reçoive pas d'aide extérieure pendant cet arrêt.
- **Ceci ne s'applique pas au port de Saint-Malo** où tout moyen est autorisé pour rejoindre le port ou en sortir jusqu'à un point précisé dans les IC.

21- RESPONSABILITE DE L'AO, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS

21.1 La voile est un sport à risque et une activité potentiellement dangereuse. Toute personne envisageant de participer à la course, que ce soit en tant que participant ou autre, doit le faire tout en acceptant les risques inhérents à une telle participation et en sachant que cette participation pourrait entraîner des dommages ou pertes.

La responsabilité de l'AO et de ses partenaires se limite à assurer la régularité sportive de l'épreuve. Toute autre responsabilité que pourrait accepter l'AO ne peut être que contractuelle et explicite.

En particulier :

- Les vérifications que l'organisation de la course, soit de sa propre initiative, soit à la demande du Jury International ou de toute autre instance, serait amenée à faire, ont pour seul but de s'assurer que les règlements, les IC et leurs avenants ont été respectés.
- La veille, et spécialement la veille radio et/ou Inmarsat C, que l'AO pourrait assurer, doit être considérée par les skippers comme facultative et aléatoire, et en aucun cas comme une sécurité complémentaire sur laquelle ils peuvent compter.
- Toute demande faite auprès d'un membre de l'AO ne saurait engager civilement l'AO que s'il en a accepté explicitement la responsabilité, soit elle-même, soit par un de ses préposés, officiellement accrédité à cet effet. Il en est en particulier ainsi des demandes d'aides diverses, voire d'assistance en mer.

21.2 L'épreuve est une épreuve sportive. Tout litige sportif sera jugé conformément aux RCV. Le fait de déposer un engagement implique que le skipper et ses ayants droit renoncent à toute juridiction autre que sportive pour les litiges sportifs. Aucune demande de dommages et intérêts ne peut être fondée (RCV fondamentale N°3). Par conséquent, l'AO n'acceptera aucune responsabilité pour rupture de contrat impliquée par le droit coutumier, écrit ou autre, ni pour négligence, et ne sera responsable d'aucune perte ou blessure (quelle qu'en soit la cause ou l'occasion), violation de devoir, déformation ou autre.

- 21.3** Quels que soient les liens juridiques entre propriétaire(s) du bateau, armateur et skipper, seul le skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est l'interlocuteur responsable vis-à-vis de l'AO.
- 21.4** Chaque skipper participe à la course à ses risques et périls et reconnaît que sa décision de participer a été prise sous sa seule responsabilité. Il est de la seule responsabilité de chaque skipper de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son gréement, des conditions météo prévues ou subies pendant la course, de sa propre condition physique et médicale, et ainsi de suite.
Tout conseil ou renseignement fourni par l'AO, par exemple : un bulletin météo ou un conseil suite aux inspections du bateau, est donné à titre purement indicatif et il reste de la seule responsabilité de chaque skipper de vérifier les conditions météo probables et son matériel. Ni l'AO de la course ni leurs associés n'acceptent la moindre responsabilité par rapport à de tels conseils ou renseignements qu'ils pourraient être amenés à fournir. **(RCV Fondamentale n°4).**
- 21.5** Les propriétaires, armateurs ou chefs de bord sont chacun en ce qui les concerne, personnellement responsables de tous les accidents matériels et humains qui peuvent arriver à eux-mêmes, aux bateaux ou qu'ils peuvent causer à tout tiers ou à tout bien appartenant à un tiers. Il leur appartient de contracter toutes les assurances nécessaires, que ce soit pour les éventuelles blessures, pertes, dommages ou autre. En outre, chaque skipper s'engage à fournir une attestation de ces assurances et des éventuelles clauses d'exclusion et des indemnités à tout tiers avec lequel il serait amené à entrer en contact dans le cadre de la course ou des événements associés.
En particulier, le skipper est responsable vis à vis de l'AO de la course de la souscription de toutes les assurances nécessaires pour couvrir les responsabilités civiles d'un montant minimum de 3 millions d'Euros. Il doit en faire foi par une attestation écrite déposée à l'organisation de la course avant l'arrivée du bateau à Saint Malo. A défaut, le skipper ne sera pas autorisé à prendre le départ de la course et les droits d'inscription du bateau resteront acquis à l'AO de la course.
L'absence de fait d'assurance aux tiers ne saurait engager la responsabilité de l'AO ou de ses partenaires.
- 21.6** **Comme condition essentielle de sa participation, l'armateur et/ou le propriétaire et le skipper devront déposer auprès de l'AO, le formulaire de renonciation, dûment signé, à toute réclamation contre l'AO, les mandataires et agents ainsi que les assureurs.** Les organisateurs ne pourront être tenus responsable de la moindre perte indirecte réelle ou alléguée, quelle qu'en soit l'occasion, subie par qui que ce soit, skipper, armateur, parrain ou autre, et cette absence totale de responsabilité ne se limitera pas à la seule perte de bénéfices, d'opportunités, d'affaires, de publicité, de réputation (ou l'occasion d'améliorer sa réputation) ou quelque perte financière que ce soit.
- 21.7** L'AO ne sera aucunement tenu pour responsable envers les skippers dans la course ou autre pour toutes pertes, dommages ou dépenses réelles ou supposées résultantes d'une force majeure, y compris (liste non exhaustive) tout désastre naturel, guerre, intervention militaire, accident, panne de matériel, émeute, temps anormalement inclément, tremblement de terre, raz-de-marée, incendie, inondation, ouragan, tornade, sécheresse, explosion, coup de foudre, grève patronale ou conflit social, ainsi que tout oubli ou refus de permis de la part du gouvernement, des instances nationales ou internationales de voile, des administrations des Ponts et Chaussées, des télécommunications ou retard dans la fourniture, fabrication, production ou livraison de la part de tiers, d'information, de biens ou de services.
- 21.8** L'AO de la course n'aura aucune obligation d'organiser des opérations de sauvetage, que ce soit sur terre ou en mer. Il est également rappelé aux skippers l'obligation de porter secours à un autre bateau ou skippers en détresse (RCV Fondamentale 1.1), dans la mesure du possible, le sauvetage et l'assistance en mer étant régis par des conventions internationales.
- 21.9** L'AO garde la maîtrise et la gestion prioritaire de la communication factuelle des incidents ou accidents qui ont lieu sur les bateaux et sur la course. Une réunion obligatoire sera organisée le jour de la conférence de presse avec le responsable de chaque bateau engagé pour confirmer les procédures de suivi et de communication imposées par l'AO en cas d'incident ou d'accident.

21.10 Il sera considéré que tous les skippers et toute personne impliquée dans la course auront pris connaissance des exclusions et des indemnités. Aucun départ ne sera autorisé avant que le skipper, l'armateur (si différent de celui-ci) et tous les partenaires du skipper n'aient signé et remis à l'AO une attestation écrite fournie par ceux-ci, au plus tard le mercredi 31 Octobre 2018 à 18h00, en déclarant que :

- Le skipper reconnaît avoir lu et compris les dispositions de l'Avis de Course et de tout autre document officiel, y compris les risques et dangers liés à l'événement. Il accepte avoir tenu réellement compte des besoins d'assurance décès et autre relatifs à ses obligations (que ce soit envers ses personnes à charge ou autrui) et que le skipper possédera une couverture adéquate en termes d'assurance accidents/décès pendant toute la durée de la course.
- Le skipper reconnaît qu'il a souscrit, et qu'il gardera, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir ses risques et responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
- Le skipper, l'armateur (si différent de celui-ci), et les partenaires du participant reconnaissent qu'il est raisonnable que l'AO de la course, ainsi que tous ceux impliqués dans l'organisation, rejettent toute responsabilité jusqu'au maximum de ce qui est autorisé par la loi et qu'ils soient protégés contre quelque revendication que ce soit.

22- UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS

L'annexe audio-visuelle sera communiquée au plus tard le 15 juillet 2018.

23- ADHESION

L'inscription entraîne l'acceptation totale et sans réserve de toutes les dispositions ci-dessus définies.

L'AO se réserve le droit d'amender le présent avis de course.

24- CONTACTS

OC SPORT FRANCE

9 bis rue Delerue – 92120 Montrouge - France

Tel : +33 (0)1 47 46 48 70

Direction de course

Directeur de Course :

Jacques Caraes : +33 (0)6 85 20 02 83

email : jacques.caraes@ocsport.com

Adjointe direction de course et coordination nautique :

Claire Renou : +33 (0)1 47 46 48 71

email: claire.renou@ocsport.com

Organisation générale

Hervé Favre, Président

email : herve.favre@ocsport.com

Mathieu Sarrot, Directeur des événements

email : mathieu.sarrot@ocsport.com

Annexe 1 « PRESCRIPTIONS »

FFVoile Prescriptions to RRS 2017-2020 translated for foreign competitors

(* FFVoile Prescription to **RRS 64.3** (*Decisions on protests concerning class rules*):

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 67** (*Damages*):

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 70. 5** (*Appeals and requests to a national authority*):

The denial of the right of appeal is subject to the written authorization of the Fédération Française de Voile, received before publishing the notice of race. This authorization shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile Prescription to **RRS 78.1** (*Compliance with class rules; certificates*):

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

(* FFVoile Prescription to **RRS 86.3** (*Changes to the racing rules*):

An organizing authority wishing to change a rule listed in RRS 86.1(a) in order to develop or test new rules shall first submit the changes to the FFVoile, in order to obtain its written approval and shall report the results to FFVoile after the event. Such authorization shall be mentioned in the notice of race and in the sailing instructions and shall be posted on the official notice board during the event.

(* FFVoile Prescription to **RRS 88** (*National prescriptions*):

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

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

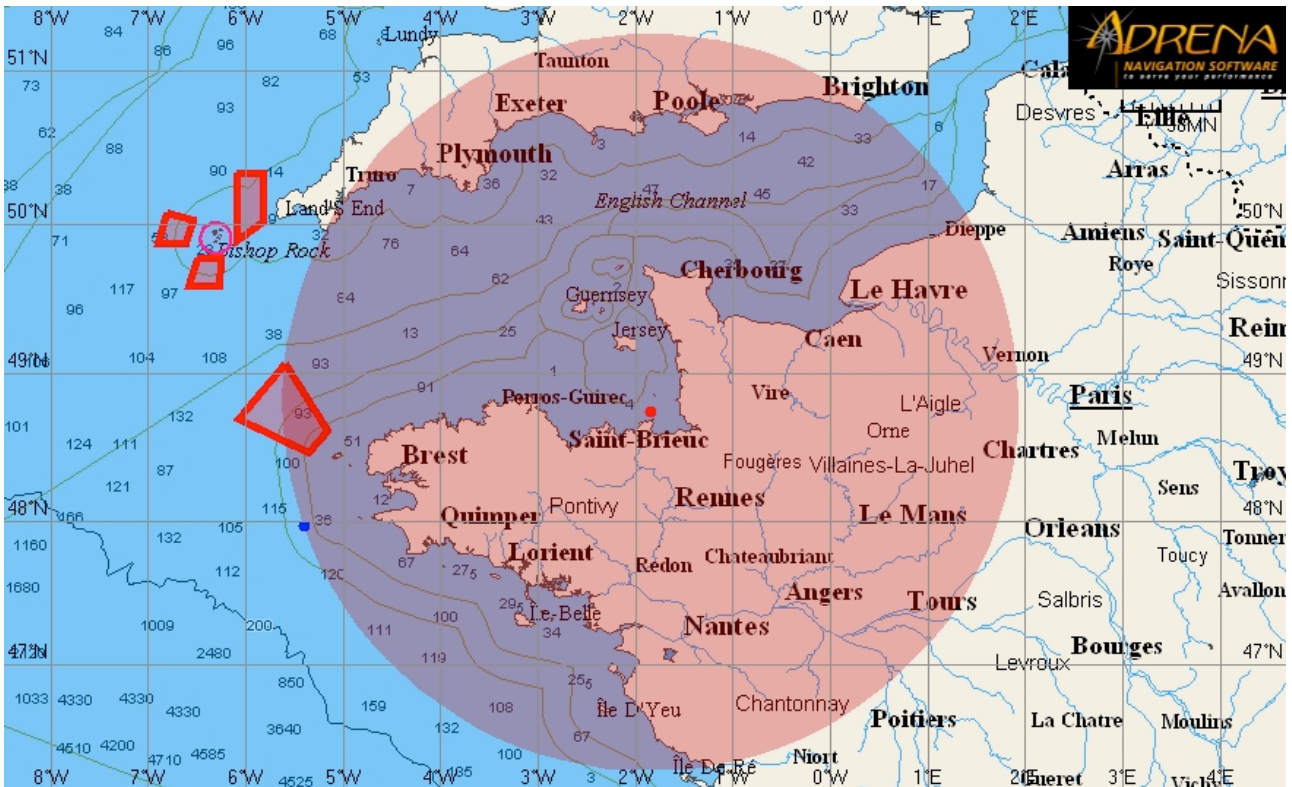
(* FFVoile Prescription to **RRS 91(b)** (*Protest committee*):

The appointment of an international jury meeting the requirements of Appendix N is subject to prior written approval of the Fédération Française de Voile. Such authorization shall be posted on the official notice board during the event.

FFVoile Prescription to **APPENDIX R** (*Procedures for appeals and requests*):

Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015 Paris – email: jury.appel@ffvoile.fr, using preferably the appeal form downloadable on the website of Fédération Française de Voile: http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/arbitrage/jury_appel.asp

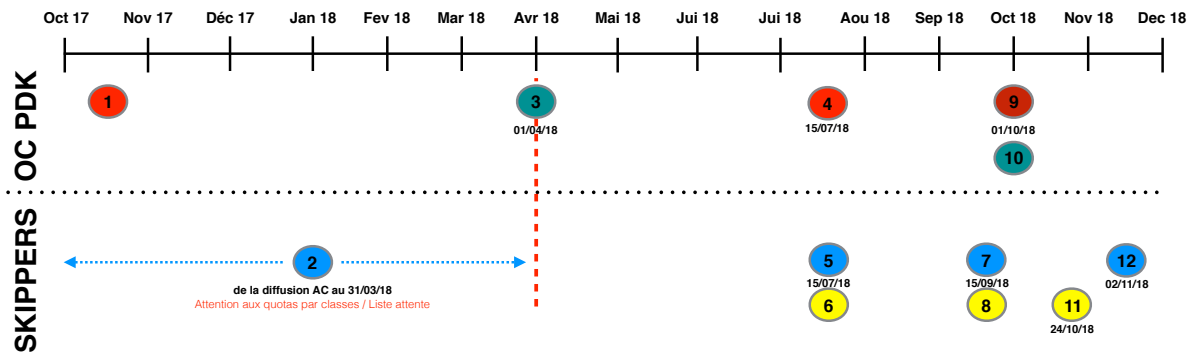
Annexe 2 : zone de 150 milles autour de la ligne de départ ne comptant pas pour escale



Annexe 3 : schéma récapitulatif processus inscription



Route du Rhum - Destination Guadeloupe 2018 Schéma récapitulatif du processus d'inscription



- | | | |
|---|---|--|
| 1 Diffusion Avis course | 5 Numéro de course à donner | 9 Diffusion IC (au plus tard) |
| 2 Inscription | 6 Date limite forfait avec remboursement | 10 Liste définitive bateaux admis |
| 3 Confirmation des classes
Quota à redistribuer si besoin | 7 Document à fournir (ISAF, médical...) | 11 Date limite pour être en règle
avec les classes |
| 4 Diffusion annexe audio | 8 Date limite parcours qualification | 12 Déclaration de départ |

Annexe 4 : bulletin inscription (partie 1)

	La Route du Rhum - 11ème édition Saint-Malo / Guadeloupe Départ le dimanche 4 novembre 2018
DEMANDE D'INSCRIPTION	
Nom de Course du Bateau : _____ Nom acte de Francisation _____ N° Voile : _____	
1 Skipper Nom : _____ Prénom : _____ Adresse : _____ CP : _____ Localité : _____ Date Nais. : _____ Nat. : _____ Lieux de Nais. : _____ perso. : _____ mobile : _____ Bureau : _____ Mail : _____ Licence FFV n° : _____ Statut familiale : _____ Nombre d'enfants : _____ Participations précédentes (Années ?) : _____	2 Armateur Société : _____ <div style="text-align: center;">Contact</div> Nom : _____ Prénom : _____ Titre : _____ Adresse : _____ CP : _____ Localité : _____ perso. : _____ mobile : _____ Bureau : _____ Mail : _____ Site : _____
3 Responsable du projet Nom : _____ Prénom : _____ Société : _____ Adresse : _____ CP : _____ Localité : _____ perso. : _____ mobile : _____ Bureau : _____ Mail : _____	4 Attaché(e) de presse Nom : _____ Prénom : _____ Société : _____ Adresse : _____ CP : _____ Localité : _____ perso. : _____ mobile : _____ Bureau : _____ Mail : _____
5 Informations sur le bateau Monoque Class 40 <input type="checkbox"/> Imoca <input type="checkbox"/> Catégorie Rhum <input type="checkbox"/> Date de construction : _____ Multicoque Multi 50 <input type="checkbox"/> Ultime <input type="checkbox"/> Catégorie Rhum <input type="checkbox"/> Date de mise à l'eau : _____ Architecte : _____ Matériau de la coque : _____ LOA : _____ Bau maxi. : _____ Outtrigger <input type="checkbox"/> Surface de voile au près : _____ Tirant d'eau mini. : _____ Maxi. : _____ au portant : _____ Hauteur et matériau du mât : _____ Puissance moteur : _____ Historique (année, nom de course, skipper) : _____ _____ _____	

Annexe 4 : bulletin inscription (partie 2)

6 Pièces à joindre au dossier	
<input type="checkbox"/> CV Nautique du skipper	<input type="checkbox"/> Attestation d'Assurance RC du bateau
<input type="checkbox"/> Photo du skipper (fichier 2 Mo)	<input type="checkbox"/> Attestation stage World Sailing
<input type="checkbox"/> Photo du bateau sous voile (fichier 2 Mo)	<input type="checkbox"/>
Tout dossier incomplet ne sera pas pris en compte	
<u>L'ensemble de ces éléments est à retourner à :</u>	
OC SPORT France 9 bis, rue Delerue 92120 Montrouge Tél.: +33/(0)1 47 46 48 70	
Mail : claire.renou@ocsport.com	
<p>Je soussigné (e) demande à inscrire le voilier dont le nom mentionné sur L'acte de francisation est..... sous le nom de course à la Route du Rhum.</p> <p>Je joins à cette fiche un chèque de la totalité des frais d'inscription à l'ordre d'OC Sport France. (Ou virement)</p> <p>Date : _____ Signature :</p>	

Annexe 5 : fiche médicale

FICHE MÉDICALE CONFIDENTIELLE© (confidential medical form©)

NOM Name	
Prénom First name	Date naissance Birth date
N° tel Phone n°	e-mail
Nom du bateau Name of the boat	N° licence Licence n°
Assurance-Assistance Insurance-Assistance Cies	
Qui contacter ? Persons to contact	Lien relationship
N° tel Phone n°	e-mail
Autre ? other to contact	Lien relationship
N° tel Phone n°	e-mail
Médecin traitant General Practitioner	
N° tel Phone n°	e-mail
Autre référent méd. Other medic referent	Spécialité
N° tel Phone n°	e-mail
Stage ISAF, ISAF training courses Where ?	Date
Stage Médical, où ? Medical qualif. Where ?	Date
Taille height	Poids weight
Groupe Sanguin Blood group	
Bilans médicaux Medical Checks : (ajouter tout document complémentaire utile - Add any useful complementary document)	
Cardio-vasculaire Cardio-vascular	Comment =
Date =	Echographie Echography
ECG / ECG.	Date =
Date =	Comment =
Test d'effort / Cardio effort test	Date =
Date =	Comment =
Biologique, biological	Comment =
Date =	
Dentaire, dental	Date =
	Comment =
Visuel, visual	CEI D Right eye : /10
Date =	CEI G Left eye : /10
	Lunettes Glasses ? <input type="checkbox"/>
	Lentilles Lenses ? <input type="checkbox"/>
	Comment :
O.R.L. ORL	Date =
	Comment =
Physique, Physical	Date =
	Comment =
Autres Others	Date =
	Comment =
Antécédents médicaux Medical history (ajouter tout document complémentaire utile - Add any useful complementary document)	
Allergies Allergies	
Neurologie Neurological illnesses	
Autres maladies Other illnesses	
Mal. tropicales Tropical illnesses	
Gynéco Gynecology	

Antécédents chirurgicaux, Surgical history : (ajouter tout document complémentaire utile - Add any useful complementary document)	
Suite à accident After an accident	Date =
	Comment =
Suite à maladie After an illness	Date =
	Comment =
Autres Others	Date =
	Comment =
Appendice enlevé Appendix removed <input type="checkbox"/>	Date =
	Comment =
Vaccinations, vaccinations : (ajouter tout document complémentaire utile - Add any useful complementary document)	
Vaccins valides : Valid vaccines	
Vaccins non valides : No valid vaccines	
Traitement en cours ou possible selon pathologies Current or possible treatment according to the pathologies :	
Medic =	Posologie =
Medic =	Posologie =
Medic =	Posologie =
Engagement du médecin Doctor obligation :	
« Je certifie la non contre-indication à la pratique des activités physiques et sportives en compétition » <input type="checkbox"/>	
" I confirm that there is no known medical reason to prevent the person concerned taking part in competitive physical and sporting activities »	
« Je certifie la non contre-indication à participer aux compétitions à la voile en haute-mer en solitaire » <input type="checkbox"/>	
" I confirm that there is no known medical reason to prevent the person concerned taking part in single handed offshore sailing races »	
Date et signature Date and sign	Cachet Stamp
Engagement du coureur Skipper obligation :	
Je reconnais avoir pris connaissance : - des questions ci-dessus et y avoir répondu sans rien omettre et avec exactitude - du contenu de la liste pharmacie recommandée pour constituer la pharmacie de bord. I confirm having taken knowledge: - questions above, I certify that my answers are complete and right - contents of the pharmacy list recommended for the medical kit on board.	
Date et signature Date and sign	

Extraits règlement médical Fédéral site <http://www.ffvoile.net/ffw/web/services/medical.asp?smenu=5>

Article 8 (extraits): L'obtention du certificat médical de non contre-indication à la pratique de la voile et notamment de la voile en compétition est la conclusion d'un examen médical qui peut être réalisé par tout médecin titulaire du Doctorat d'Etat, et inscrit à l'ordre des médecins. La Commission Médicale Nationale de la FFVoile - rappelle que l'examen médical permettant de délivrer ce certificat: engage la responsabilité du médecin signataire de ce certificat, seul juge de la nécessité d'éventuels examens complémentaires et seul responsable de l'obligation de moyens (...) - précise que le contenu de l'examen doit tenir compte de l'âge et du niveau du compétiteur - conseille de tenir compte des pathologies dites de « croissance » et des pathologies antérieures, de consulter le carnet de santé, de vérifier plus précisément au niveau de l'appareil locomoteur : rachis, ceintures, genoux, pieds, en s'aidant si nécessaire de radiographies - insiste sur les contre-indications à la pratique de la Voile toute pathologie susceptible de s'aggraver au cours de l'activité sportive et/ou de compromettre la sécurité. En cas de doute, contacter la Commission Médicale - préconise une mise à jour des vaccinations, un bilan dentaire annuel, une épreuve cardio-vasculaire d'effort à partir de 40 ans, une surveillance biologique élémentaire à partir de 40 ans, un examen ORL et visuel (...).

Courses au large : Les conditions d'aptitudes physiques et médicales pour participer aux épreuves habitables en solitaire et en double devant respecter les RSO de type 0, 1 et 2 avec l'établissement d'un dossier médical comprenant obligatoirement les résultats d'une épreuve d'effort datant de moins de 4 ans, obligatoirement les résultats d'une échocardiographie cardiaque, un questionnaire médical facultatif, mais recommandé, à remplir et signer par le coureur et son médecin traitant, selon ce modèle, des examens complémentaires peuvent être rendus obligatoires par l'Avis de Course. Ce dossier sera envoyé au médecin « référent » de la compétition. Pour toutes les autres courses en haute mer, de réaliser un bilan médical de l'intéressé le plus complet possible, en relation avec la ou les compétitions envisagées.

Nota : En cas de doute sur l'aptitude à participer, l'organisateur se réserve la possibilité de diligenter une expertise médicale afin de s'assurer de la compatibilité des affections répertoriées ou constatées avant ou pendant l'épreuve en relation avec les contraintes inhérentes à la compétition concernée.
In case of doubt about the aptitude to be taken part, the organizer reserves the possibility of requiring a medical expertise in order to ensure itself of the compatibility of the diseases indexed or noted before or during the race with regard to the inherent constraints in the concerned competition.