



Départ le 5 Mai 2019

## AVIS DE COURSE

Autorité Organisatrice (AO)  
LORIENT GRAND LARGE



6 Bis Rue François Toullec, 56100 Lorient - France  
Tél. : +33 02 97 32 80 05

## Table des matières

1.	ORGANISATION	page	2
2.	NOM	page	2
3.	OBJET	page	3
4.	REGLES	page	3
5.	PUBLICITE	page	4
6.	ADMISSIBILITE - INSCRIPTIONS	page	5
7.	MATERIELS DE SECURITE SUPPLEMENTAIRES	page	10
8.	PROGRAMME	page	10
9.	OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER	page	11
10.	CONTROLE DES BATEAUX	page	12
11.	INSTRUCTIONS DE COURSE	page	12
12.	PARCOURS	page	12
13.	TEMPS LIMITE	page	12
14.	SYSTEME DE PENALITES	page	12
15.	CLASSEMENTS	page	12
16.	TROPHEES ET PRIX	page	13
17.	POSITIONNEMENT	page	13
18.	MOYENS DE COMMUNICATION	page	13
19.	SOURCE D'ENERGIE	page	14
20.	AIDE EXTERIEURE (modification de la RCV 41)	page	14
21.	RESPONSABILITES DE L'ORGANISATEUR, DE SES PARTENAIRES ET DES PARTICIPANTS	page	15
22.	UTILISATION DES DROITS AUDIO-VISUELS	page	17
23.	ADHESION	page	17
24.	CONTACTS	page	17
Annexes			
	▪ Annexe 1 : Prescriptions nationales		
	▪ Annexe 2 : Zone ne comptant pas pour escale		
	▪ Annexe 3 : Bulletin inscription et fiche de renseignements		
	▪ Annexe 4 : Processus d'inscription et documents à fournir		
	▪ 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

LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT est une épreuve organisée par l'Association LORIENT GRAND LARGE, avec le soutien de Lorient Agglomération, de la ville de Lorient et des communes de l'Agglomération pour les opérations de départ et d'arrivée, et de OC Sport pour la direction sportive de l'événement.

Lorient Grand Large a pour mission l'organisation générale de l'épreuve, la coordination avec les collectivités et organismes de Lorient Agglomération, la communication, les réceptions et les relations partenaires, les remises des prix officielles.

### 1.2 Direction de Course

Guillaume ROTTEE : Directeur de Course  
Claire Renou : Adjointe Direction de Course  
Francis Le Goff : 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](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 « LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT ». LORIENT GRAND LARGE est seule détentrice du nom de LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT, qui est déposé en France et à l'étranger. LORIENT GRAND LARGE est également seule détentrice des droits du logo afférent, repris en couverture du présent avis de course.

### 3. OBJET

LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT est un évènement sportif de voile de haut niveau, couru en équipage qui a pour mission de mettre en valeur les équipages et leurs armateurs ainsi que les collectivités 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 5 avril 2019.

- Les règles telles que définies dans Les Règles de Course à la Voile (RCV),
- Les règles de classe IMOCA et les règles de la classe ULTIM 32/23
- Les prescriptions nationales traduites pour les concurrents étrangers précisées en annexe 1 - « 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 sera en heure locale (TU+2 jusqu'au 15 juin 2019),

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 50 milles de la ligne d'arrivée, pour les parties du parcours couvertes de jour. Pour les 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) : modifiées à l'AC 20.3
- RCV 42.3(h) (Propulsion) : un bateau peut utiliser son moteur ou être remorqué pour revenir à Lorient 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 à l'AC 20.3)
- RCV 44.1 (Effectuer une pénalité) : modifiée dans les IC
- 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.
- 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 détritiques) : un concurrent ne doit pas jeter intentionnellement de détritiques dans l'eau. Les détritiques doivent être gardés à bord jusqu'au débarquement de l'équipage [DP]. Cependant, un bateau peut rejeter des élastiques ou des brins de laine lors de l'établissement d'une voile.  
Cette règle s'applique à tout moment sur l'eau. La pénalité pour une infraction à cette règle peut être inférieure à une disqualification.
- 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.

**1.3 Les RSO Mu1 suivantes sont modifiées avec l'accord de la FFVoile pour la classe ULTIM 32/23 UNIQUEMENT (Décision Route du Rhum 2018 en accord FFVoile - Mars 2018).**

- RSO (OSR) - 3.14. 2 : Conformément à la RSO 3.14.2, les postes de pilotage, les zones d'amarrage, les zones de manœuvre et réglage des voiles et toutes autres zones nécessitant l'intervention régulière d'un membre de l'équipage dans le cadre d'une utilisation normale du bateau, doivent être protégées/sécurisées en suivant d'aussi près que possible les règles pour les monocoques.
- RSO (OSR) - 3.15.1 b) est modifiée comme suit : faits de sangles tressées résistantes, perméables à l'eau ou avec des mailles inférieures à 6cm de côté sous tension.
- RSO (OSR) - 3.15.2 b) est modifiée comme suit : les triangles formés par l'extrémité arrière du balcon avant de la coque centrale, l'intersection de la poutre avant avec la coque centrale et un point sur chaque poutre avant situé au minimum à 4350mm du plan médian du bateau.
- RSO (OSR) - 3.18.1 est modifiée comme suit : Il doit y avoir à bord du bateau un seau adapté et affecté à cet usage unique, sécurisé à un emplacement dédié. Il est fortement recommandé que le seau adapté à cet usage puisse recevoir un sac biodégradable à usage unique permettant l'évacuation des déchets.
- RSO (OSR) - 3.21.1 et 2 est modifiée comme suit ;
  - Un dessalinisateur fonctionnant à la fois manuellement et électriquement est obligatoire à bord.
  - Le skipper est responsable de la quantité d'eau à embarquer pour la durée de la course.
- RSO (OSR) - 3.23.1b) et c) modifiées comme suit :
  - Le bateau devra avoir au minimum :
    - Coque centrale : une pompe fixe, électrique ou manuelle, permettant d'inspecter et de vider tous les compartiments étanches, avec un débit minimum de 40 litres par minutes.
    - Flotteurs : une installation, fixe ou amovible, électrique ou manuelle, permettant d'inspecter et de vider au minimum tous les compartiments étanches situés entre les deux bras de liaison du bateau.
- RSO (OSR) 3.28.1 b) - moteurs de propulsion :
  - Un moteur amenant une vitesse minimale en nœuds de (1,6 X racine carrée de la LFC (LWL) en mètres)
- RSO (OSR) - 3.29.02 b) une installation définie comme suit peut-être acceptée comme satisfaisant à la RSO 3.29.02b) : une antenne montée de telle sorte que sa base ne soit pas à moins de 3 mètres au-dessus de l'eau avec un câble coaxial de connexion n'ayant pas plus de 40% de perte de puissance.
- RSO (OSR) - 4.15.1 est supprimée
- RSO (OSR) - 4.16.1 est modifiée comme suit : « selon le choix du skipper, de l'outillage et des pièces de rechange, adaptés à la durée et à la nature de la navigation ».

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

## 5. [DP] PUBLICITE

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

### 5.2 Marques de reconnaissance

#### 5.2.1 Numéro d'identification

Un numéro d'identification 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.

Les IMOCA sont dispensés des numéros d'étrave sur la coque.

Les numéros (conformément aux règles de Classe) doivent être communiqués à l'AO au plus tard le 31 Janvier 2019. Si deux bateaux ont le même numéro, l'AO demandera au dernier qui aura transmis son numéro d'en choisir un autre.

#### 5.2.2 Nom du bateau

LORIENT GRAND LARGE 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 Lorient 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 vendredi 26 Avril 2019, à 9h jusqu'à 50 milles après la ligne de départ puis de nouveau à 50 milles de la ligne d'arrivée et pendant l'intégralité de la présence des bateaux dans le port de Lorient jusqu'à la remise des prix.

Pour les bateaux à gréement classique, les deux 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 Lorient et dans les bastaques dans tous les autres moments.

Pour toute infraction à cette règle, des pénalités financières pourront être appliquées par l'organisateur. Ces pénalités seront précisées ultérieurement dans les Instructions de Course.

### 5.2.4 Flammes 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 en arrière du mât à l'exclusion de tout slogan (tous les espaces en avant du mât étant réservée à l'AO).

Par ailleurs, les concurrents s'engagent à hisser le long de l'étai de leur bateau une ligne de pavillons de l'organisateur et de ses partenaires fournis par celui-ci à Lorient. Ils devront être impérativement arborés à Lorient du 27 avril 2019 et jusqu'au départ ainsi qu'après le passage de la ligne d'arrivée à Lorient jusqu'au **25 mai inclus, date de 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 Lorient pour effectuer des réglages, mais elles ne devront pas rester envoyées plus de 2 heures par jour 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 2019.

Les transferts, pavillons et cagnards seront fournis par l'AO, la mise en place et la tenue des marquages 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. Ces pénalités seront précisées ultérieurement dans les Instructions de Course.

### 5.2.7 Propriété intellectuelle

#### a) Éléments 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 limitation) les logos, marques déposées, liens Internet et marques appartient à LORIENT GRAND LARGE. LORIENT GRAND LARGE 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.

## b) Produits dérivés

Seule(s) est ou sont habilitée(s) à vendre des produits comportant LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT :

- La ou les société(s) titulaire(s) d'une licence d'utilisation de la marque et le logo Lorient -Les Bermudes - Lorient sélectionnés par LORIENT GRAND LARGE.

### Cas particuliers :

- Produits vendus co-brandés : autorise les Participants d'un bateau sélectionné à vendre des produits portant la marque et le logo Lorient - Les Bermudes - Lorient avec leur logo en co-branding à la condition stricte que ces produits commercialisés soient des produits achetés au licencié officiel de la marque.

Afin de se mettre en relation avec le licencié officiel, il conviendra d'adresser une demande écrite à LORIENT GRAND LARGE.

## 6. ADMISSIBILITE - INSCRIPTIONS

### 6.1 Admissibilité

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

#### Classe ULTIM

Multicoques en conformité avec la classe ULTIM 32/23

#### Classe IMOCA

Monocoques en conformité avec les règles de classe IMOCA

6.1.2 Le nombre de bateaux invités à participer à l'épreuve est limité à 30 et le nombre de places par catégorie est limité de la façon suivante :

- Classe ULTIM 32/23 : 8
- Classe IMOCA: 22

Toutefois, l'AO se réserve le droit :

- D'inviter des bateaux additionnels à participer à l'épreuve,
- De refuser une inscription,
- De transférer des places entre les catégories.

6.1.3 Tous les bateaux inscrits devront être en règle avec leurs règles de classe respective au 27 avril 2019 (cotisation et certificat de jauge 2019) si ces bateaux entrent dans une dite classe.

#### 6.1.4 Parcours de qualification

Chaque bateau, avec son skipper inscrit dans la course, devra réaliser un parcours de qualification avant le 31 mars sauf dérogation exceptionnelle accordée par la Direction de Course.

Les modalités sont les suivantes :

Le bateau et le skipper devront être inscrits à la course

Être 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 avec plus de 50% des membres de l'équipage inscrits à la course seront acceptés, sauf dérogation écrite préalable accordée par la Direction de Course. Cette dérogation pourra être accordée qu'à titre exceptionnel.

La Direction de Course validera la proposition ou proposera des modifications avec le skipper par retour d'email et/ou échange téléphonique si nécessaire.

Les concurrents mettront tout en œuvre pour apposer les marquages de la course fournis par l'AO s'ils sont disponibles (logos de la course et pavillon de course) lors de leur 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, Adrena ou Expédition), 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 LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT.

Si le bateau et le skipper (sur le même bateau que celui inscrit pour LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT) ont participé et terminé Le Vendée Globe 2016 et/ou La Route du Rhum 2018 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 aux concurrents 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) et la RCV 76.

## 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 rempli (en annexe 3 ou via le formulaire en ligne) et accompagné d'un chèque ou d'une attestation de virement bancaire de la totalité des droits d'inscription. L'inscription est à envoyer avant le 31 Janvier 2019 à :

### LORIENT GRAND LARGE

6 Bis Rue François Toullec, 56100 Lorient - France

Tél. : +33 02 97 32 80 05

E-mail : [lbl2019@lorientgrandlarge.org](mailto:lbl2019@lorientgrandlarge.org)

Le formulaire en ligne est disponible sur : <http://www.lorientlesbermudeslorient.com/>

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.

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

- Utimes : 30 000 € HT + TVA en vigueur
- Imoca : 10 000 € HT + TVA en vigueur

Les droits d'inscriptions seront :

- Remboursés à hauteur de 50% pour tous les bateaux en cas de forfait avant le 01/03/2019
- Retenus entièrement, si le bateau est jugé non conforme à l'issue des contrôles effectués par la Direction de Course, le comité de course et le comité technique, et/ou s'il n'a pas validé son parcours de qualification et/ou si il n'a pas remis l'ensemble des documents demandés pour son inscription aux dates imposées. L'AO se réserve le droit de refuser son inscription (RCV76)
- Retenus entièrement en cas de forfait du skipper après le 01/03/2019
- Remboursés entièrement si le bateau n'est pas retenu au 31 mars 2019
- 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 LORIENT GRAND LARGE, les virements bancaires sont à effectuer aux coordonnées suivantes :

Titulaire du compte	LORIENT GRAND LARGE	
Code Banque	13807	
Code Guichet	00027	
N° Compte	30019799295	
Clé RIB	65	
IBAN	FR76 1380 7000 2730 0197 9929 565	
SWIFT (BIC)	CCBPFRPPNAN	
Domiciliation	BPATL.LORIENT PME-00627	

**Merci d'indiquer nom du skipper / nom du bateau**

#### 6.2.4 Annulation

L'AO pourra, pour cause de force majeure ou si la sécurité des participants l'exige, décider d'annuler le déroulement de l'épreuve. 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.

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.

6.2.5 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 Lorient.

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 Lorient.

En cas d'abandon il devra la (les) renvoyer à ses frais au bureau de LORIENT GRAND LARGE.

6.2.6 La liste définitive des bateaux admis à participer à LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT sera publiée au plus tard le 31 Mars 2019, pour mener les vérifications à compter du 27 avril 2019 à Lorient.

**Seuls les bateaux ayant envoyé à l'AO une copie de leur attestation d'assurance en R.C. auront accès au Port de Lorient**

6.2.7 L'inscription sera définitive lorsque le bateau et son équipage auront satisfait aux dernières vérifications à Lorient durant la semaine précédant le départ.

### 6.3 **Equipage**

6.3.1 La course se court en équipage. Tout bateau doit avoir, en tout temps, le même équipage (nom et nombre de personnes identiques), sous réserve des RCV 1.1 et 41.

- Classe ULTIM 32/23 : 6 membres d'équipage (Skipper compris)
- Classe IMOCA : En double (Skipper et co-skipper)

6.3.2 Tout concurrent 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 concurrent doit être en règle avec l'autorité nationale de son pays de nationalité ou de résidence.

Les concurrents 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 concurrents étrangers doivent présenter à l'inscription un justificatif de leur appartenance à une Autorité Nationale membre de World Sailing, 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 **31 mars 2019** :

a) **Un justificatif d'assurance** valide en responsabilité civile avec une couverture minimale de trois millions d'Euros

#### b) **Stage World Sailing**

**Certificat d'aptitude à la survie en mer pour au moins 2 membres de l'équipage.**

- **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

- **Pour les non-ressortissants français :**

Soit le certificat tel que décrit 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>

#### c) **Dossier médical**

La Commission Médicale de la Fédération Française de Voile et le médecin référent de LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT rappellent qu'il est de la responsabilité du skipper :

- De s'assurer que son état médical et physique ainsi que celui de ses membres d'équipage 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.

LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT étant une compétition de catégorie RSO 1, il est demandé à chaque concurrent (**tous les membres de l'équipage**) 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 la signature du skipper.

Est également demandé :

- Un doppler carotidien datant de moins de 2 ans pour les skippers âgés de 50 ans ou plus au 31 mars 2019.

L'absence ou l'insuffisance des informations demandées entraîne la non-validation de la participation du bateau. 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 ou par email (adresse spécifique réservée au médecin référent) pour en préserver la confidentialité et le secret médical.

LORIENT GRAND LARGE tient à rappeler aux concurrents que le Centre Médico Sportif du Groupe Hospitalier de Bretagne Sud et le CEPS à Lorient se tiennent à leur disposition afin de leur permettre de mettre leurs documents, bilans de santé et stages de survie à jour.

S'il le juge nécessaire, le médecin référent peut demander des examens complémentaires pour apprécier l'aptitude d'un concurrent 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 la participation d'un membre de son équipage. 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 la participation d'un membre de l'équipage.

Au moins deux membres de l'équipage doivent fournir :

- Un certificat prouvant qu'ils ont bien suivi le stage de formation médicale obligatoire pour la catégorie RSO 1 ;

Le skipper doit fournir également :

- La liste de médicaments embarqués conforme à la catégorie RSO 1 avec les noms commerciaux associés éventuels et les dates de péremption. Cette liste doit être datée et signée.

#### d) Autres documents

Chaque skipper doit fournir à l'AO les documents suivants avant le 31 mars 2019 :

- Carte de publicité 2019
- Certificat de radiotéléphoniste restreint
- Licence de station de navires

6.3.5 Age minimum : 18 ans au 27 avril 2019.

6.3.6 **Au plus tard le 4 Mai 2019 à 18 heures**, le skipper devra déposer sa déclaration de départ dûment remplie et signée. La déclaration de départ sera annexée aux IC.

## 7. MATÉRIELS DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES

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 Deux balises de détresse portable Sarsat-Cospas bi-fréquence 121.5 Mhz et 406 Mhz, classée longue durée, autonomie 48H minimum.
- 7.1.7. Marquage de coque, couleur fluo : les règles RSO 4.02.1, 4.02.2 sont obligatoires pour la classe IMOCA et la classe ULTIM 32/23.
- 7.1.8 Une mini bouteille de plongée de type « Spare Air » 80 L 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 ou AIS autonome dans le container de survie.
- 7.1.11 Une **balise personnelle AIS** portée en permanence par tous les membres de l'équipage  
NB : les balises de type PLB (Sarsat Cospas) ne sont pas obligatoires mais recommandées.
- 7.1.12 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 par membre d'équipage
  - 1 trousse de 1<sup>er</sup> secours (2 tubes d'écran solaire plus des pansements efficaces en conditions humides)
  - Aliment énergétique 10 000kj par membre d'équipage
  - 1 sachet de teinture de fluorescéine
- 7.1.13 Les bateaux devront avoir à bord une réserve de carburant de secours
- Classe Imoca : de 15 litres dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture et position
  - Classe 32/23 : de 10 litres stockés dans un seul jerrican qui sera plombé en fermeture

Les moteurs des bateaux seront scellés selon une procédure d'auto-plombage qui sera détaillée dans les IC. Les bateaux devront prévoir avant leur arrivée à Lorient un dispositif permettant la mise en place de ce scellé moteur.

## 8. PROGRAMME

8.1 La présence des bateaux est obligatoire à partir du **26 avril 2019 à 08H00** dans le port de Lorient La Base, jusqu'au départ puis de l'arrivée jusqu'au 25 mai minuit. [DP]

8.2 **Confirmation d'inscription :**

Les 27 et 28 avril 2019 de 09h00 à 12h00 puis de 14h00 à 18h00

8.3 **Jauge et contrôles :**

Les 27, 28, 29 et 30 avril 2019 de 09h00 à 12h00 puis de 14h00 à 18h00

8.4 **Briefings :**

Un briefing d'accueil aura lieu le 26 avril (horaire et lieu précisés ultérieurement)

Un briefing de Sécurité Course - Départ aura lieu le 4 mai (horaire et lieu précisés ultérieurement)

8.5 Un dîner officiel sera organisé par Lorient Grand Large le 1<sup>er</sup> mai à 20h, **la présence des équipages est obligatoire [DP]**

8.5 Jours de course pour toutes les classes

Date	Course	Heure du départ	Coefficient
1 <sup>er</sup> mai 2019	Course d'exhibition (parcours côtier) et/ou Runs	Précisée dans les IC	0
05 mai 2019	Lorient - Les Bermudes - Lorient	13H02	1

Pour la course d'exhibition et/ou les runs du 1er mai, le nombre des invités à bord des bateaux concurrents sera réparti sur la base de 50% invités concurrents et 50% invités AO.

En fonction de la météo, la Direction de Course pourra :

- Annuler la course d'exhibition et/ou les runs.
- Avancer le départ au samedi 4 Mai ou le repousser à une date ultérieure.

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

## 9. [DP] OBLIGATIONS DE REPRESENTATION DU SKIPPER ET/OU DE L'EQUIPAGE

### 9.1 La présence du skipper est obligatoire :

#### 9.1.1 A chaque Conférence de Presse

#### 9.1.2 A Lorient :

- Pour chaque briefing concurrent
- Pour le **contrôle de sécurité** du bateau (exception faite de la contre visite le cas échéant)
- Du jeudi 2 Mai 2019 jusqu'au départ de la course le dimanche 5 Mai 2019.
- Durant la totalité de la **présentation des skippers** et de la soirée officielle précédant le départ à Lorient le **Mercredi 1<sup>er</sup> Mai 2019**.
- A la **remise des prix le 25 Mai 2019**, faute de quoi, les prix ne seront pas remis.

### 9.2 Responsable technique du bateau :

A Lorient, un responsable technique du bateau devra être présent en permanence de l'arrivée du bateau et ce jusqu'au départ de celui-ci (phase départ et phase arrivée de la course). Ses coordonnées devront être déposées auprès de la Direction de Course à son arrivée à Lorient. Il devra être joignable H24.

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

## 10. CONTROLE DES BATEAUX

### 10.1 Au départ

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 A l'arrivée

A l'arrivée, les bateaux seront contrôlés.

## 11. INSTRUCTIONS DE COURSE (IC)

Les IC seront envoyées aux skippers, par mail au plus tard le **5 avril 2019** et mises en ligne sur le site internet dans l'espace course.

## 12. PARCOURS

Lorient - Ligne de départ : à l'ouest de la sortie du chenal de Lorient, devant la pointe du Talut  
Bermudes - Marque de parcours : Marque d'eaux saines « SB » à contourner à tribord  
Lorient - Ligne d'arrivée : à l'ouest de la sortie du chenal de Lorient

Longueur approximative 5 900 milles nautiques

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

## 13. TEMPS LIMITE

La ligne d'arrivée sera fermée le **8 Juin 2019 à 14h00** (heure française).

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

S'il est improbable qu'aucun bateau ne finisse dans le temps limite, la Direction de Course pourra prolonger ce temps limite. Les concurrents en seront informés par email ou par tous autres moyens de communication à disposition.

## 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 ou d'une disqualification.

14.2 La RCV 44 « Effectuer une pénalité » sera modifiée dans les IC.

## 15. CLASSEMENT

15.1 Le classement de LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT s'effectue en **temps réel**.

### 15.2 Classement

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

Seuls les bateaux ayant franchi la ligne d'arrivée de LORIENT - LES BERMUDES - LORIENT et fini avant la fermeture de ligne sont pris en compte pour les trophées.

## 17. POSITIONNEMENT

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

A Lorient, l'AO installera sur chaque bateau une ou plusieurs balises de positionnement qui permettra(ont) le suivi du bateau.

Un chèque de caution de 500 euros par balises sera demandé au skipper.

### 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 :

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.

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 allumé 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.
- 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 Sauf si les règles de classe le précisent autrement, la RCV 52 est modifiée comme suit :

Le gréement dormant d'un bateau, son gréement courant, ses espars et appendices mobiles de coque doivent être réglés et manœuvrés uniquement par la force fournie par l'équipage.

Les bateaux sont autorisés à employer une énergie autre que manuelle :

- a) Pour utiliser un pilote automatique permettant au(x) safran(s) de pivoter autour de son (leurs) axe(s) principal(aux).
- b) Pour utiliser un système anti chavirage permettant de choquer les écoutes totalement ou partiellement  
Pour les multicoques. Ce système ne doit en aucun cas permettre de border les voiles.
- c) Pour manœuvrer le système de ballast et/ou d'inclinaison de la quille.

19.2 De plus, pour les bateaux de la classe ULTIM 32/23 :

- a) Réglage des appendices mobiles de coque :  
Les consignes de commande des appendices mobiles de coque peuvent être asservies à l'unique condition qu'elles soient définies manuellement par le skipper.
- b) Manœuvre des appendices mobiles de coque :  
Une fois la consigne de commande des appendices mobiles de coque définie, le skipper doit manœuvrer ces appendices mobiles de coque dans le respect de la RCV 52, jusqu'à ce que la consigne soit atteinte.
- c) La régulation sur les appendices mobiles de coques est interdite.

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

20.1 Tous les systèmes d'aide à la navigation sont autorisés, cependant le routage est interdit (aide à la navigation d'une source extérieure à l'équipage).

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 milles nautiques de la ligne de départ à Lorient (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 que le bateau n'obtienne pas un avantage significatif dans la course.
- 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. L'équipage 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 que le bateau n'obtienne pas un avantage significatif dans la course. Dès que le bateau reprend sa course, seul l'équipage et tout l'équipage initialement présent au départ à Lorient est à bord. Une procédure de replombage de l'arbre d'hélice sera définie dans les IC.
- L'escale technique à quai dans un port ou dans un abri est de **4 heures minimum**.
- 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 les concurrents ne reçoivent pas d'aide extérieure pendant cet arrêt.
- Ceci ne s'applique pas au port de Lorient 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 les concurrents 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. 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 concurrents, seul le skipper officiellement indiqué sur le bulletin d'inscription est la personne responsable (RCV 46 et 75) vis-à-vis de l'AO.

21.4 Chaque concurrent 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 concurrent de décider de participer à la course en fonction de sa compétence, de l'état du bateau et de son grément, 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 ou à leur équipage, 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 Lorient. 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 (équipage compris), 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 tenue pour responsable envers les concurrents 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 concurrents l'obligation de porter secours à un autre bateau ou concurrent 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 concurrents 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 samedi 4 Mai 2019 à 18h00, en déclarant que :

- Le skipper et son équipage reconnaissent 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. Ils acceptent 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 et son équipage reconnaissent qu'ils ont souscrit, et qu'ils garderont, jusqu'à un mois après avoir terminé la course (ou abandonné la course), une police d'assurance adéquate, y compris des assurances pour couvrir les risques et les responsabilités envers des tiers, pour un montant minimum au moins égal aux conventions internationales en vigueur.
- Le skipper, son équipage, l'armateur (si différent du skipper), et les partenaires des participants 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 31 décembre 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

### LORIENT GRAND LARGE

Organisation générale :

Christophe BAUDRY +33 663 846 031 - [christophe@lorientgrandlarge.org](mailto:christophe@lorientgrandlarge.org)

### DIRECTION DE COURSE

Directeur de Course :

Guillaume ROTTEE +33 659 145 870 - [guillaume.rottee@gmail.com](mailto:guillaume.rottee@gmail.com)

Adjoints Direction de Course :

Francis LEGOFF +33 685 139 545 - [francis.legoff@ocgroup.com](mailto:francis.legoff@ocgroup.com)

Claire RENOUE +33 147 464 871 - [claire.renou@ocsport.com](mailto:claire.renou@ocsport.com)

## ANNEXE 1

### Prescriptions FFVoile

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](http://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):

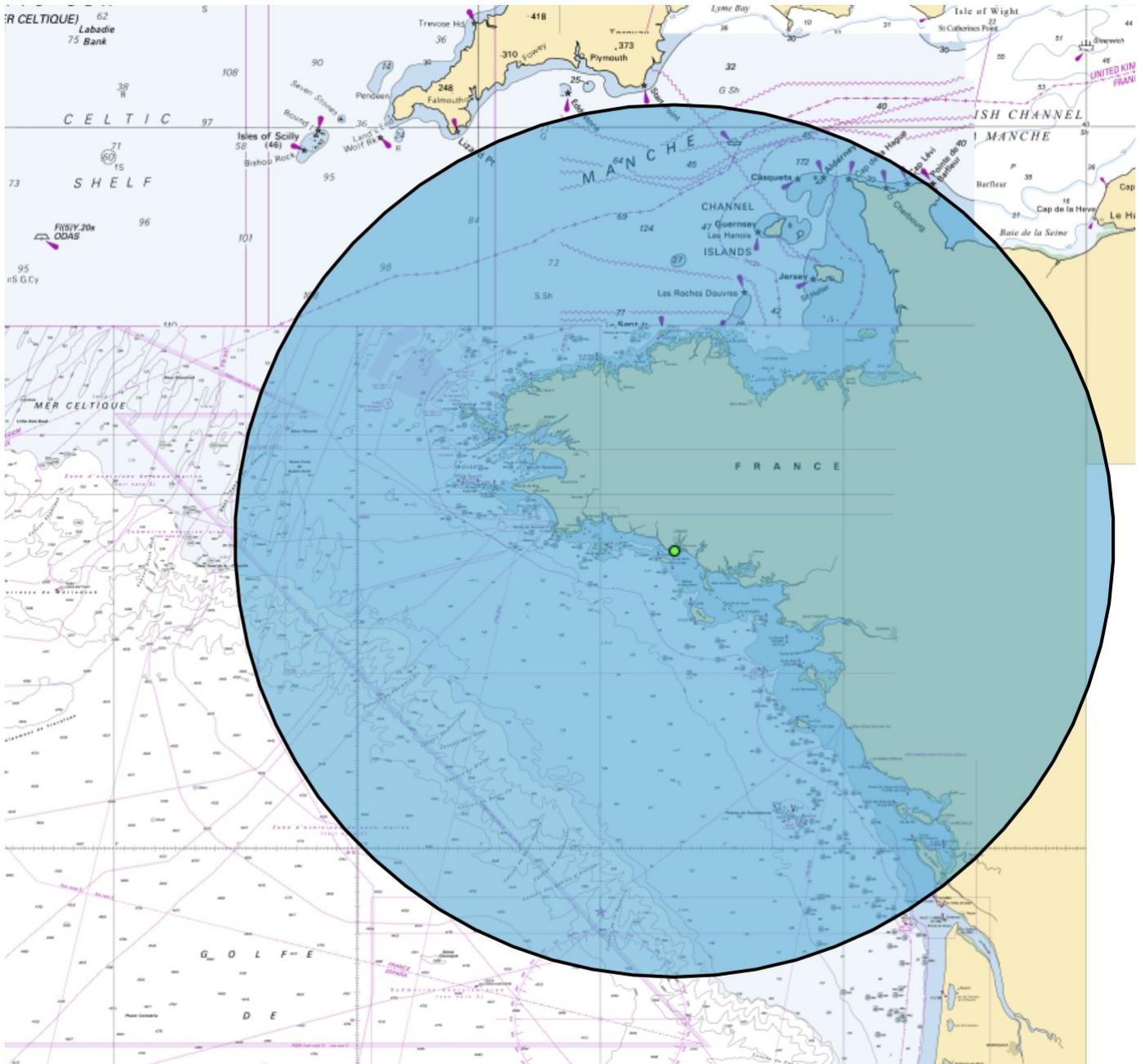
Appeals shall be sent to the head-office of Fédération Française de Voile, 17 rue Henri Bocquillon, 75015

Paris - email: [jury.appel@ffvoile.fr](mailto:jury.appel@ffvoile.fr), using preferably the appeal form downloadable on the website of

Fédération Française de Voile: [http://espaces.ffvoile.fr/media/72362/Imprime\\_Appel.pdf](http://espaces.ffvoile.fr/media/72362/Imprime_Appel.pdf)

## ANNEXE 2

Zone de 150 milles autour de la ligne de départ ne comptant pas pour escale



## ANNEXE 3

### Bulletin inscription - Fiche de Renseignements

■ **NOM DE COURSE DU BATEAU :**

N° de voile :

■ **SKIPPER NOM / PRENOM :**

Licence FFVoile n° :

Date de naissance :

Adresse postal :

Tél :

Email :

**Nom / Prénom contact en cas d'urgence :**

Lien avec le contact d'urgence :

Tel :

Email :

■ **CO-SKIPPER NOM / PRENOM :**

Licence FFVoile n° :

Date de naissance :

Adresse postal :

Tél :

Email :

**Nom / Prénom contact en cas d'urgence :**

Lien avec le contact d'urgence :

Tel :

Email :

■ **CONTACT TEAM MANAGER NOM / PRENOM :**

Tél :

Email :

■ **CONTACT COM / MEDIA NOM / PRENOM :**

Tél :

Email :

## ANNEXE 4

### Processus d'inscription et Documents à fournir

- Au plus tard le 31 Décembre 2018
  - Diffusion de l'Annexe communication / Audio-visuelle
- Au plus tard le 31 janvier 2019
  - Date limite pour les inscriptions
  - A remettre à l'AO :
    - Fiche d'inscription
    - Numéro de voile / coque
    - Paiement des frais d'inscription
- Au plus tard le 31 Mars 2019
  - Date limite pour les parcours de qualification
  - Diffusion du protocole marquage AO
  - Documents à remettre à l'AO :
    - Carte de publicité 2019
    - Certificat de radiotéléphoniste restreint
    - Licence de station de navires
    - Attestation d'assurance RC bateau 3 000 000 euros
    - Dossiers médicaux de l'ensemble de l'équipage
    - Stage World Sailing et PS Mer
    - Licences FFVoile pour chaque équipier résident en France
- Le 5 avril
  - Confirmation des inscrits et des classes
  - Diffusion des instructions de course

## ANNEXE 5

### Fiche médicale

Fiche médicale à télécharger sur le site de la Fédération Française de Voile :

<http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical/documents/FicheMed180715-FFV.pdf>

|

Pour plus d'informations, la page de la Commission Médicale de la FFVoile :

<http://www.ffvoile.fr/ffv/web/services/medical.asp>